

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
COMERCIAL INTERNACIONAL**

Tema: “Las Licencias de Importación y su incidencia en la Comercialización
de Vehículos en Ecuador”

Trabajo de titulación previa la obtención
del título de Ingeniera en Comercio Exterior y
Negociación Comercial Internacional

AUTORA: Yolanda Alexandra Santillán Túquerres

ASESOR: Ing. Edison Caza Guevara MSc.

TULCÁN - ECUADOR

AÑO: 2015

CERTIFICADO

Certifico que la estudiante Yolanda Alexandra Santillán Túquerres, con el número de cédula 040132301-9 ha elaborado bajo mi dirección la sustentación de grado titulada: “Las Licencias de Importación y su incidencia en la Comercialización de Vehículos en Ecuador””

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el reglamento de Grado del Título a Obtener, por lo tanto, autorizo la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

Ing. Edison Caza Guevara MSc.
Tulcán, 15 de Mayo de 2015

AUTORÍA DE TRABAJO

La presente tesis constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Yo, Yolanda Alexandra Santillán Túquerres con cédula de identidad número 040132301-9 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

f.....

Alexandra Santillán

Tulcán, 15 de Mayo de 2015

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO

Yo Yolanda Alexandra Santillán Túquerres, declaro ser autor del presente trabajo y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Adicionalmente declaro conocer y aceptar la resolución del Consejo de Investigación de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de fecha 21 de junio del 2012 que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través o con el apoyo financiero, académico o institucional de la Universidad”.

Tulcán, 15 de Mayo de 2015

Yolanda Alexandra Santillán Túquerres
CI 040132301-9

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, a mis maestros quienes con sus enseñanzas diarias han permitido formarme como profesional.

Al MSc. Edison Caza Guevara quien mediante sus conocimientos e ilustración permitió la culminación del presente estudio, mediante un trabajo colaborativo.

Para mi Madre, María Túquerres, mi Padre Rafael Santillán, mi Esposo Jesús Carvajal y mis Hijos Mathius y Stefany; un agradecimiento muy especial; ya que por varios obstáculos presentados durante el desarrollo del presente trabajo, han sido un apoyo incondicional, y sin ellos, no hubiese sido posible obtener un logro más para vuestras vidas.

A todos ustedes muchas gracias,

Yolanda Alexandra Santillán Túquerres

DEDICATORIA

Dedico este presente proyecto a Dios principalmente por darme la oportunidad de vida y cumplir así un propósito tan anhelado y esperado.

A mis padres Rafael Santillán y María Túquerres; por el apoyo incondicional que me lo han brindado a lo largo de este camino y por la confianza depositada en mí persona.

De manera muy especial a mi esposo Jesús Carvajal, y mis hijos Mathius y Stefany, quienes día a día han sido y seguirán siendo la fuente de mi inspiración y darme la oportunidad de superarme profesional y personalmente junto a ellos, ya que son mi presente y mi futuro.

Yolanda Alexandra Santillán Túquerres

ÍNDICE DE CONTENIDO

CERTIFICADO.....	II
AUTORÍA DE TRABAJO.....	III
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO.....	IV
AGRADECIMIENTO.....	V
DEDICATORIA.....	VI
RESUMEN EJECUTIVO.....	XIII
ABSTRACT.....	XIV
INTRODUCCIÓN.....	- 1 -
I. EL PROBLEMA.....	- 2 -
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	- 2 -
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	- 4 -
1.3. DELIMITACIÓN.....	- 5 -
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	- 5 -
1.5. OBJETIVOS.....	- 7 -
1.5.1 OBJETIVO GENERAL.....	- 7 -
1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	- 7 -
II. MARCO TEÓRICO.....	- 8 -
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	- 8 -
2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	- 11 -
2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	- 21 -
2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.....	- 23 -
2.5. IDEA A DEFENDER.....	- 28 -
2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.....	- 28 -
III. MARCO METODOLÓGICO.....	- 29 -
3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 29 -
3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 29 -
3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	- 30 -
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 31 -

3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	- 33 -
3.6. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	- 34 -
3.6.1 ANÁLISIS SITUACIONAL DEL PAÍS	- 34 -
3.6.1.1 FACTORES SOCIO, ECONÓMICO	- 34 -
3.6.2 FACTORES POLÍTICOS Y LEGALES.....	- 37 -
3.6.2.1 LA POLÍTICA COMERCIAL DEL PAÍS (PROTECCIONISTA)	- 37 -
3.6.3 ANÁLISIS DE LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN EN RELACIÓN A LA OMC.....	- 39 -
3.6.4 COMEX	- 40 -
3.6.5 RESOLUCIÓN N° 17, RESOLUCIÓN N°24 Y RESOLUCIÓN N°66 (VER ANEXO)	- 41 -
3.6.6 BALANZA COMERCIAL.....	- 43 -
3.6.6.1 BALANZA COMERCIAL TOTAL ECUADOR - EE.UU.....	- 43 -
3.6.6.2 BALANZA COMERCIAL TOTAL ECUADOR - COREA DEL SUR	- 44 -
3.6.6.3 BALANZA COMERCIAL TOTAL ECUADOR – MÉXICO.....	- 46 -
3.6.7 ANÁLISIS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS CBU	- 48 -
3.6.7.1 PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES DE VEHÍCULOS.....	- 48 -
3.6.7.2 PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO.....	- 50 -
3.6.7.3 INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	- 52 -
3.6.7.4 COMERCIALIZACIÓN DE VENTAS DE IMPORTACIÓN Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR -	54 -
3.6.7.5 COMERCIALIZACIÓN POR SEGMENTOS EN LA PROVINCIA DE IMBABURA	- 55 -
3.6.7.6 COMERCIALIZACIÓN DE SEGMENTOS EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA	- 57 -
3.6.7.7 COMERCIALIZACIÓN EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA E IMBABURA MARCA CHEVROLET	- 58 -
3.6.7.8 COMERCIALIZACIÓN EN LAS PROVINCIAS DE PICHINCHA E IMBABURA MARCA KÍA-	59 -
3.6.7.9 COMERCIALIZACIÓN EN LA PROVINCIAS DE PICHINCHA E IMBABURA MARCA MAZDA -	61 -
3.7. PROCESAMIENTO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	- 62 -
3.7.1 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.	- 62 -
3.7.1.1 ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA REALIZADA EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA.....	- 64 -
3.7.2 FODA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN RELACIÓN A LOS CBU.....	- 76 -
3.7.3. VALIDACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER.....	- 76 -
V. PROPUESTA.....	- 77 -
5.1. TÍTULO	- 77 -
5.2 JUSTIFICACIÓN	- 77 -

5.3 OBJETIVOS.....	- 78 -
5.3.1 OBJETIVO GENERAL.....	- 78 -
5.3.2 OBJETIVO ESPECIFICO.....	- 78 -
5.4. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA.....	- 79 -
5.4.1 RESUMEN.....	- 79 -
5.4.2 INTRODUCCIÓN.....	- 80 -
5.4.3 ANTECEDENTES.....	- 82 -
5.4.4 SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.....	- 83 -
5.4.5 CUPOS PERIODO 2011-2014 - RESOLUCIÓN N°66.....	- 85 -
5.4.6 LA NUEVA POLÍTICA ECONÓMICA.....	- 87 -
5.4.7 RAMA DE ACTIVIDAD DE ACUERDO A LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA PERIODO 2013-2014.....	- 89 -
5.4.8 TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA Y FOMENTO A LAS EXPORTACIONES.....	- 90 -
5.4.9 PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS CBU DE LAS TRES EMPRESAS ENSAMBLADORAS ÓMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA, PERIODO 2009-2014.....	- 92 -
5.4.10 PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES PERIODO 2009-2013.....	- 94 -
5.4.11 APORTE DEL PIB POR EL SECTOR DE MANUFACTURAS PERIODO 2009-2013 Y LAS TASAS DE VARIACIÓN.....	- 97 -
5.4.12 VARIACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	- 99 -
5.4.13 DESTINO AUTOMOTRIZ Y LOS PRINCIPALES PRODUCTOS.....	- 101 -
5.4.14 EMPRESAS PRODUCTORAS AUTOPARTISTAS NACIONALES.....	- 103 -
5.4.15 PRODUCCIÓN Y EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	- 106 -
5.4.16 ANÁLISIS – PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....	- 108 -
5.4.18 CONCLUSIONES.....	- 112 -
5.4.19 GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	- 116 -
V. BIBLIOGRAFÍA.....	- 117 -
LINKOGRAFÍA.....	- 119 -
ANEXOS.....	122

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. DELIMITACION	- 5 -
TABLA 2. FUNDAMENTACION LEGAL	- 11 -
TABLA 3. TEORIAS DE LA INVESTIGACIÓN	- 21 -
TABLA 4. POBLACIÓN DEL GRUPO OBJETIVO	- 31 -
TABLA 5. EMPRESAS IMPORTADORAS-PROVINCIA DE PICHINCHA	- 32 -
TABLA 6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	- 33 -
TABLA 7. APORTE AL PIB DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	- 34 -
TABLA 8. INDICADORES DEL MERCADO LABORAL	- 35 -
TABLA 9. RAMA DE ACTIVIDAD	- 36 -
TABLA 10. BALANZA COMERCIAL ECUADOR-ESTADOS UNIDOS (MILES DE DÓLARES FOB)	- 43 -
TABLA 11. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - COREA DEL SUR (MILES DE DOLARES FOB)	- 44 -
TABLA 12. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - MÉXICO (MILES DE DÓLARES FOB)	- 46 -
TABLA 13. PRINCIPALES PAISES PROVEEDORES DE CBU (MILES DE DÓLARES FOB)	- 48 -
TABLA 14. MARCA CHEVROLET	- 58 -
TABLA 15. MARCA KIA	- 59 -
TABLA 16. MARCA MAZDA	- 61 -
TABLA 17. ENCUESTA	- 64 -
TABLA 18. ENCUESTA	- 65 -
TABLA 19. ENCUESTA	- 66 -
TABLA 20. ENCUESTA	- 67 -
TABLA 21. ENCUESTA	- 68 -
TABLA 22. ENCUESTA	- 69 -
TABLA 23. ENCUESTA	- 72 -
TABLA 24. ENCUESTA	- 74 -
TABLA 25. ENCUESTA	- 74 -
TABLA 26. FODA	- 76 -
TABLA 27. EXPORTACIONES ANUALES POR ENSAMBLADORA	- 94 -
TABLA 28. EMPRESAS NACIONALES DE CKD	- 105 -

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO	- 50 -
CUADRO 2. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	- 52 -
CUADRO 3. COMERCIALIZACIÓN DE VENTAS DE IMPORTACIÓN Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR	- 54 -
CUADRO 4. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE IMBABURA	- 55 -
CUADRO 5. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE PICHINCHA	- 57 -
CUADRO 6. VENTAS AÑO 2012	- 81 -
CUADRO 7. VENTAS PERIODO 2011 - 2012	- 82 -
CUADRO 8. RESOLUCION N°66	- 86 -
CUADRO 9. RAMA DE ACTIVIDAD APORTE SECTOR AUTOMOTRIZ	- 89 -
CUADRO 10. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS PERIODO 2009 - 2013	- 93 -
CUADRO 11. EXPORTACIÓN ANUAL POR DESTINO Y SEGMENTO AÑO 2012	- 95 -
CUADRO 12. EXPORTACIÓN POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO AÑO 2012	- 95 -
CUADRO 13. EXPORTACIÓN ANUAL POR DESTINO Y SEGMENTO AÑO 2013	- 96 -
CUADRO 14. EXPORTACIÓN POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO AÑO 2013	- 97 -
CUADRO 15. APORTE MANUFACTURAS EN MILES DE DÓLARES.....	- 98 -
CUADRO 16. TASA DE VARIACIÓN ANUAL MANUFACTURAS	- 99 -
CUADRO 17. EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	- 99 -
CUADRO 18. VARIACIÓN POR DESTINO PAISES DE EXPORTACIÓN	- 101 -
CUADRO 19. VARIACIÓN EN LAS PRINCIPALES SUB PARTIDAS	- 102 -

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO 1. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - ESTADOS UNIDOS	- 43 -
GRAFICO 2. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - COREA DEL SUR.....	- 45 -
GRAFICO 3. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - MEXICO	- 46 -
GRAFICO 4. PRINCIPALES PAISES PROVEEDORES DE CBU	- 49 -
GRAFICO 5. PRODUCCION DE VEHICULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO.....	- 51 -
GRAFICO 6. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	- 53 -
GRAFICO 7. COMERCIALIZACION DE VENTAS DE IMPORTACION Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR	- 54 -
GRAFICO 8. COMERCIALIZACION PROVINCIA DE IMBABURA.....	- 56 -
GRAFICO 9. COMERCIALIZACION PROVINCIA DE PICHINCHA.....	- 57 -
GRAFICO 10. MARCA CHEVROLET	- 58 -
GRAFICO 11. MARCA KIA	- 60 -
GRAFICO 12. MARCA MAZDA	- 61 -
GRAFICO 13. ENCUESTA	- 64 -
GRAFICO 14. ENCUESTA	- 65 -
GRAFICO 15. ENCUESTA	- 66 -
GRAFICO 16. ENCUESTA	- 67 -
GRAFICO 17. ENCUESTA	- 68 -
GRAFICO 18. ENCUESTA	- 69 -
GRAFICO 19. ENCUESTA	- 71 -
GRAFICO 20. ENCUESTA	- 72 -
GRAFICO 21. ENCUESTA	- 72 -
GRAFICO 22. ENCUESTA	- 74 -
GRAFICO 23. ENCUESTA	- 74 -
GRAFICO 24. EVOLUCION DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	- 100 -

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo analizar la incidencia en la comercialización de vehículos CBU(completamente armados), con la aplicación de las licencias de Importación en las provincias de Imbabura y Pichincha.

En el primer capítulo se describe el planteamiento del problema y su formulación, para determinar las causas principales que conlleva esta investigación por la aplicación de las licencias de importación, además se presenta la delimitación para determinar el objeto y sujeto del estudio; justificación y objetivos; lo que representa en forma general el tema de investigación.

En el segundo capítulo se describe documentalmente las licencias de importación, barreras arancelarias y no arancelarias; la comercialización, estrategias nacionales e internacionales; como también la fundamentación y situación legal a la que se encuentra el tema planteado, además cuenta con antecedentes de interés, que sirven como fuentes relacionadas al tema planteado; y un marco teórico que ayudan como sustento para la investigación.

En el tercer capítulo se determina el marco metodológico con la utilización del enfoque cualitativo y cuantitativo, el tipo de investigación es exploratoria y descriptiva, donde se utilizaron las técnicas de la encuesta y la entrevista; para la recolección, tabulación y análisis de datos se toman como muestra las principales empresas importadoras de vehículos CBU Aymesa, Ómnibus BB y Maresa, éstas presentan un estudio descriptivo de las operaciones de comercio internacional realizadas en los últimos cinco años, datos que permitirán determinar las ventajas y desventajas de la aplicación de las licencias de importación.

En el cuarto capítulo se determinan las conclusiones y recomendaciones de la investigación realizada, lo que permite definir una propuesta como resultado de la aplicación de las licencias de importación.

En el quinto capítulo se desarrolla la propuesta que se considera como la parte fundamental del tema investigado, planteando de esta manera una posible solución a la problemática de la aplicación de las licencias de importación de vehículos CBU.

ABSTRACT

This research project aims to analyze the impact on the marketing of CBU vehicles (fully armed) with the application of import licenses in the provinces of Imbabura and Pichincha.

In the first chapter the problem statement and formulation is described to determine the main causes of this research involves the application of import licenses, along the boundary is presented to determine the object and subject of study; justification and objectives; which is in general research topic.

In the second chapter import licensing, tariff and non-tariff documentary describes; marketing, national and international strategies; as well as the rationale and legal situation that is the question asked, also has a history of interest, which serve as sources related to the question asked; and a theoretical framework that help and support for research.

In the third chapter the methodological framework with the use of qualitative and quantitative approach is determined, the research is exploratory and descriptive, where technical survey and interview were used; for the collection, tabulation and analysis of data are sampled major importers of CBU vehicles Aymesa, Omnibus BB and Maresa, you have a descriptive study of international trade operations performed in the last five years, data that will determine the advantages and disadvantages of the application of import licenses.

In the fourth chapter the conclusions and recommendations of the research conducted are determined, allowing to define a proposal resulting from the application of import licenses.

In the fifth chapter the proposal being considered a key part of the subject matter, thus posing a possible solution to the problem of the application of import licenses for CBU vehicles is developed.

INTRODUCCIÓN

Actualmente las restricciones impuestas por el gobierno nacional a las importaciones de bienes, han limitado la importación de CBU (Vehículos Completamente Armados), estas restricciones se basan en cupos y en unidades asignándolos a las empresas importadoras, limitando en gran medida las importaciones por la reducción de unidades. La aplicación de las licencias de importación, pretende alcanzar un equilibrio en la Balanza Comercial. El sector automotor tiene una participación importante en la economía del país por los ingresos que generan todas las actividades económicas relacionadas al sector automotriz las cuales son: el comercio, manufactura y servicios, estas actividades generan nuevas plazas de empleo y un incentivo económico para las familias. Al aplicarse el modelo de sustitución de importaciones, constante en el Objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir “Impulsar la transformación de la Matriz Productiva”, se intenta garantizar el desarrollo de la industria nacional que conforman la cadena productiva y de autopartes del sector automotriz. Estas restricciones aplicadas a la importación de vehículos pretenden fortalecer el crecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas que conforman la cadena productiva del sector con el apareamiento de nuevas empresas con productos innovadores o con mayor valor agregado, como consta en la política 10.5 a “Establecer mecanismos para la incorporación de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas y de servicios, en cadenas productivas vinculadas directa o indirectamente a los sectores prioritarios, de conformidad con las características productivas por sector, la intensidad de mano de obra y la generación de ingresos” del Plan Nacional del Buen Vivir, que permitirían un crecimiento de la economía, la creación de plazas de empleo, una mayor actualización y utilización de tecnología; obteniendo como resultado de este cambio, el incremento de las exportaciones de bienes del sector automotriz con mayor valor agregado que se constituiría en un aporte significativo para lograr un equilibrio o superávit en la Balanza Comercial, además de la protección a la industria nacional.

I. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Alrededor del año 1929 en Nueva York, quebró la Bolsa de Valores; lo que ocasionó épocas de crisis económicas, políticas y sociales, que afectaron a los países de América Latina, ya que éstos eran dependientes de la economía Estadounidense. Este problema trajo consigo la caída de los siguientes sectores:

- Económico: Quebraron las instituciones financieras y empresas.
- Social: Se incrementó el desempleo
- Comercial: Reducción del comercio exterior, con la consecuente baja de precios y productividad de los productos de exportación.

En el sector económico empiezan a caer los precios de los diferentes productos, se redujo el poder adquisitivo de la moneda, por consiguiente el ahorro privado, lo que genero el aumento de préstamos a la banca extranjera para la subsistencia de la industria nacional, con el consiguiente encarecimiento de los productos.

Como consecuencia de esta crisis a partir del año 1950; la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), impulso la industrialización y la sustitución del modelo agro exportador (hacia afuera), por el modelo de sustitución de importaciones (hacia adentro).

De acuerdo a la CEPAL (1970):

“En América Latina esta industrialización surgió principalmente en los países de Brasil, Argentina, Chile y México; por su población y ciudades más grandes. Como resultado de esta aplicación, los empleos de los diferentes sectores aumentaron, se desarrollaron nuevas industrias, lo que incremento la generación de los diferentes servicios”. (CEPAL 1970)

América Latina dependía mucho de las importaciones pues se lograba cubrir la demanda de los mercados internos así como satisfacción para los consumidores, pero tras la caída de la Bolsa de Valores, muchas empresas extranjeras cerraron; y sus actividades se paralizaron, permitiendo que en el ámbito nacional se desarrollen industrias pequeñas; pero éstas no contaban con mano de obra calificada, maquinaria y tecnología adecuada, que permita producir con calidad satisfacer el mercado interno y exportar, reduciendo drásticamente las exportaciones, perdiendo competitividad en los precios y principalmente en los mercados internacionales.

En el Ecuador en la década de los 60 el desarrollo industrial inició a gran escala en la producción nacional, en este periodo se produjeron una serie de transformaciones en todos los sectores de la sociedad, se realizaron modificaciones en la estructura de la producción agropecuaria, ganadera, industrial, automotriz y comercial. Pero no logro consolidarse por la escasa demanda de la población ecuatoriana, el bajo nivel de ingresos de las personas, la dependencia de la industrialización en conjunto con la importación de materias primas, productos intermediarios y repuestos importados.

Según un estudio de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE): El modelo de sustitución de importaciones facilitó el desarrollo de la industria, lo cual dio paso al nacimiento y desarrollo de las ensambladoras que por más de tres décadas han fabricado vehículos en el país. Estas empresas en la actualidad cubren el mercado nacional y además exportan principalmente al mercado colombiano.

Sin embargo en el país ha existido una demanda significativa de vehículos importados de todas las marcas principalmente de Estados Unidos, Venezuela, Brasil, México, Japón y la India, entre los principales.

En algunos casos éstos vehículos por sus condiciones de calidad, confort, versatilidad y precio han sido preferidos por los consumidores ecuatorianos, en especial de aquellos compradores que tienen ingresos altos.

Datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito según la matriculación de vehículos, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha es el 42% y Guayas el 21%; sin embargo de que se han aplicado medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, informo que en los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las sub partidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas sub partidas en el año 2011.

La aplicación de las licencias de importación para el ingreso de vehículos importados se basa fundamentalmente en la protección de las personas y el medio ambiente, a priori según la teoría de la sustitución de importaciones podría resultar beneficiada la industria nacional, sin embargo el presente trabajo de investigación realizara un estudio de como la aplicación de estas medidas incide en la comercialización de los CBU en las provincias de Pichincha e Imbabura.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la incidencia de la aplicación de las licencias de Importación en la comercialización de Vehículos CBU en las provincias de Imbabura y Pichincha?

1.3. DELIMITACIÓN

Para la realización del presente tema a investigar, se presentan:

Tabla 1. DELIMITACIÓN

OBJETO	Licencias de importación vehículos CBU Resolución Nro. 66 del COMEX
SUJETO	Comercialización marcas Kía, Chevrolet y Mazda
TIEMPO	Enero 2011–Diciembre 2014
ÁREA GEOGRÁFICA	Pichincha (Empresa)
GRUPO OBJETIVO	Pichincha (Empresa)

Elaborado: Alexandra Santillán

1.4. JUSTIFICACIÓN

El tema a investigarse es de mucha importancia en el ámbito del comercio exterior, principalmente porque incide en la producción de vehículos ensamblados por la industria nacional, es decir los resultados encontrados permitirán plantear una posible solución a la problemática existente y aportar de manera significativa a la sociedad.

Es importante realizar la investigación porque analizará la incidencia que genera la aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, en la industria ensambladora de vehículos y principalmente en la comercialización, además de los sectores vinculados como son: servicios de mantenimiento, reparación, ventas de autopartes y conexos en las provincias de Imbabura y Pichincha.

El análisis de los resultados que genera esta investigación, pretenderán determinar principalmente con la utilización de estadísticas de importaciones y ventas después de la aplicación de las Licencias de Importación, si existe impacto en la industria automotriz, en la actividad comercial y principalmente

en la cadena productiva del sector, estos resultados puede ser un referente para la implementación de otras empresas que generen valor agregado o innovación de partes, piezas, repuestos, accesorios, talleres mantenimiento y/o reparación, pinturas y anexos, entre otros. El impacto por consiguiente podría convertirse en el crecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas que conforman la cadena productiva del sector automotriz.

El Objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir: “Impulsar la transformación de la Matriz Productiva” tiene como política: “Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, considerando la innovación y tecnología como componentes fundamentales del proceso productivo, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias”. En la industria automotriz el incremento de la productividad se daría con la utilización de mayor componente nacional al momento de ensamblar vehículos, minimizar costos, fomentar las exportaciones en búsqueda de nuevos mercados potenciales que permitan que los diferentes sectores de la cadena productiva, concesionarios y personas que trabajan en el sector, utilicen esta información como fuente de datos para futuras decisiones.

El presente trabajo de investigación puede convertirse en un marco teórico de interés general para impulsar el crecimiento y desarrollo de las diferentes industrias de la cadena productiva del sector automotriz; fomentando la asociatividad de las micro, pequeñas y medianas empresas que pueden aportar al desarrollo de la producción nacional. Determinando estrategias que resulten favorables para el crecimiento del sector; y tengan una visión hacia futuro muy favorable y rentable.

Mediante esta investigación se tomará en cuenta los criterios, opiniones y observaciones de personas involucradas en el sector automotriz. Para aportar de manera significativa al tema a desarrollarse.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1 Objetivo General

Determinar la incidencia de la aplicación de las licencias de importación en la comercialización de vehículos CBU, en las provincias de Imbabura y Pichincha.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Fundamentar documentalmente las licencias de importación y la comercialización.

- Diagnosticar la situación actual de la comercialización de vehículos en las Provincias de Imbabura y Pichincha, con la aplicación de las licencias de importación.

- Análisis de la Industria Automotriz en Ecuador, de la Sustitución de Importaciones al Fomento y Promoción de las Exportaciones

II. MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

El primer antecedente investigativo para el año 2002 es: *“La Industria Automotriz Nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su desregulación”*; Ramírez Álvaro (2002), dentro del presente tema se destaca la reseña histórica de las ensambladoras a nivel nacional e internacional, destacando las causas que generaron las importaciones durante la crisis en Latinoamérica. Demostrando que la aplicación de las licencias de importación en nuestro país, viene desde los años setenta. Además presenta el marco regulatorio de la industria automotriz, como también sus principales características como inversiones, proveedores, encadenamiento de la economía etc. Determinando ser un antecedente importante para el tema planteado, porque aporta con información necesaria para determinar las causas principales que suscito en los años setenta a tomar estas restricciones y que conllevo a retomar nuevamente estas limitaciones. Y realizar una comparación para de esta manera obtener nuevas conclusiones sobre estas restricciones.

Para el año 2005, tenemos el siguiente tema de interés: *“Análisis del Sector Automotriz Ecuatoriano”* (ORTEGA, 2005). Apuntes de la Economía, Dirección General de Estudios (Guayaquil). El presente antecedente investigativo aporta significativamente al tema de investigación planteado, con argumentos de interés como la importación, ensamblaje, exportación de CBU y Balanza comercial, con información relevante de las reseñas históricas de las empresas más importantes del país como son: Aymesa, Ómnibus BB y Maresa, quienes de manera significativa siguen aportando al crecimiento del país. Además presenta indicadores macroeconómicos importantes del sector automotriz como: participación del sector automotriz

en el PIB, el empleo, mano de obra y principalmente la participación de las importaciones y exportaciones que mantenía el sector automotriz. Resaltando que su contenido es importante para el tema planteado porque, podemos realizar un análisis estadístico comparativo con datos de los años presentados, además se determinara cual es el sector o la participación que ha crecido o ha tenido inconvenientes en su desarrollo.

En el año 2009, encontramos el siguiente tema: *“Diagnostico del Sector Automotriz”* (2009), Carrillo Daniela; al analizar esta información podemos obtener datos estadísticos sobre el desempeño económico del sector automotriz como: sector manufacturero, comercio interno, índice del nivel de actividad económica, industria manufacturera, índice del volumen industrial, índice de empleo, etc. Demostrando que estos datos destacan el dinamismo que representa el sector automotriz dentro de la economía nacional, y determinar cuál es el sector que tienen mayor porcentaje, y de esta manera dicha información será tomada y se presentara un análisis dentro del tema a investigar como un desarrollo que representan estos sectores hasta la actualidad dentro del sector automotriz.

Con relación al 2011, corresponde el tema: *“Análisis sectorial automotriz y autopartes”* (2011), Unidad de Inteligencia Comercial PRO ECUADOR; AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador) *“Anuario 2010-2011”*; la información obtenida aporta con datos importantes para el sector automotriz, sobre la evolución y desarrollo de automóviles y autopartes, resaltando las exportaciones de la misma hacia el extranjero y la apertura de principales mercados. Esta información conlleva a obtener un trabajo de calidad, y sobre todo los datos estadísticos son confiables y demuestran la evolución constante que tiene el sector automotriz.

En el año 2012 se encontraron los siguientes temas de interés relacionados al tema de investigación: *“Análisis sectorial Guayas y Pichincha lideran el*

mercado del sector automotriz en Ecuador infor/economía (2012); Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones “*Análisis del Sector Automotriz*”(2012); AEADE (asociación de Empresas Automotrices del Ecuador) “*Anuario 2012-2013*”; El segundo antecedente investigativo corresponde a: “*Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012*” (MARIN ,2012). Universidad de Cuenca (Cuenca). Dentro de los temas planteados nos da a conocer la reseña histórica del sector automotriz con las empresas más sobresalientes del país determinando cuales han sido sus ventas, que vehículos tuvieron mayor demanda y oferta. Además se presenta un ejemplo del cálculo sobre los tributos para una importación, determinando que es un tema muy importante para el trabajo a desarrollarse.

2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Para el presente trabajo de investigación se toma como referencia: La Constitución de la República del Ecuador, Plan Nacional del Buen Vivir, Agenda Territorial de Pichincha, Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (COPCI), Ley de Régimen Tributario Interno y Resoluciones del COMEX.

Tabla 2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

DOCUMENTO	DESCRIPCIÓN	APORTE A LA INVESTIGACION
2.1.1. Constitución de la República del Ecuador 2008	<p>Art. 284.- la política económica incentivara a la producción nacional, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico y las actividades productivas.</p> <p>Art. 304.- La política comercial tiene como objetivo:</p> <p>3.- Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.</p> <p>5.- Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.</p> <p>Art. 305.-La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva.</p> <p>Art. 335.- El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.</p> <p>Art. 336.- El estado impulsará y velara por el comercio justo como medio acceso a bienes y servicios de calidad.</p>	<p>Para la presente investigación tiene relación en las políticas que presenta el comercio exterior, como también sus objetivos. Tanto la política comercial como económica, buscan un objetivo que es cuidar de la producción, protección de los precios y comercio justo para el país. Basándose en las leyes que emite el país.</p>
2.1.2. Plan Nacional del Buen Vivir	<p>Objetivo N°10.- Impulsar la transformación de la matriz productiva.</p>	<p>El cambio de la matriz productiva,</p>

<p>2013-2017</p>	<p>Mediante este plan nacional el gobierno ecuatoriano trata de construir una sociedad equitativa, solidaria y sostenible. Y sobre todo impulsando a la integración de la sociedad, para construir un país en vías de desarrollo.</p> <p>Políticas y Lineamientos estratégicos</p> <p>10.1. Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional</p> <p>g.- Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, en función del potencial endógeno territorial, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias.</p> <p>10.2. Promover la intensidad tecnológica en la producción primaria, de bienes intermedios y finales</p> <p>Literal e.- Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, considerando la innovación y tecnología como componentes fundamentales del proceso productivo, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias.</p> <p>10.5.-Fortalecer la economía popular y solidaria (EPS), y las micro, pequeñas y medianas empresas –Mipymes– en la estructura productiva</p>	<p>es principalmente un aporte significativo para el tema a investigar, porque mediante las políticas, metas y lineamientos que representa, podemos darnos cuenta que el país presenta cambios que ayudan a la generación de nuevos recursos y aportes para el país. Y esta investigación mediante el cambio que presenta, se fomentaran las exportaciones dentro del sector automotriz</p>
-------------------------	---	---

Literal a.-Establecer mecanismos para la incorporación de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas y de servicios, en cadenas productivas vinculadas directa o indirectamente a los sectores prioritarios, de conformidad con las características productivas por sector, la intensidad de mano de obra y la generación de ingresos.

10.6.- Potenciar procesos comerciales diversificados y sostenibles en el marco de la transformación productiva

Literal a.- Profundizar la sustitución selectiva de importaciones,

en función de las condiciones productivas potenciales en los territorios, que reserven mercados locales y aseguren una escala mínima de producción para el desarrollo de los sectores prioritarios, industrias intermedias conexas y la generación de industrias básicas.

Literal c.- Incrementar, mejorar y diversificar la oferta exportable de bienes y servicios, con la incorporación de nuevos actores, especialmente de las MIPYMES.

Literal d.-Establecer medidas comerciales relativas a importaciones y barreras no arancelarias, necesarias para promover el desarrollo industrial y que garanticen la sostenibilidad del sector externo.

10.7. Impulsar la inversión pública y la compra pública como elementos estratégicos del Estado en la transformación de la matriz productiva

	<p>c.- Fomentar la sustitución de importaciones mediante la implementación de mecanismos que garanticen la priorización de encadenamientos productivos locales en la contratación pública, por parte de los diferentes niveles de gobierno, instituciones del Estado y las empresas públicas.</p> <p>10.8. Articular la gestión de recursos financieros y no financieros para la transformación de la matriz productiva</p> <p>a.- Fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema financiero nacional y popular y solidario, de manera que se profundice su rol de canalizador de recursos para la transformación de la matriz productiva.</p>	
<p>2.1.3. Agenda Territorial de Pichincha</p>	<p>Desarrollo de las MIPYMES.- la agenda territorial de Pichincha, como objetivo para las MIPYMES; es que estas tengan un tratamiento prioritario en todas las etapas de desarrollo, desde su iniciativa, para mejorar las condiciones de productividad, de calidad, y de comercialización, hasta las que impulsen una participación estratégica y provechosa en los mercados nacionales e internacionales.</p> <p>Se denomina a las MIPYMES como los micros, pequeñas y medianas empresas, determinando que tengan una importancia estratégica en el crecimiento de la economía, para la transformación del aparato productivo local, y la mejor posición competitiva del país. Estas empresas contribuyen a reducir la pobreza y la inequidad, al ser alternativas de generación de empleo e ingresos.</p>	<p>Para el tema a investigar, se toma en cuenta los programas que existen dentro de la Provincia de Pichincha, ya que el lugar donde se realiza el tema a desarrollar, las instituciones que mediante el gobierno nacional como es el MIPRO (Ministerio de Industrias y Productividad), es una institución importante que mediante las diferentes capacitaciones, charlas que brinda a las industrias que conforman el sector automotriz, ayudan al crecimiento de las Mipymes como al mejoramiento</p>

	<p>Instrumentos y programas del MIPRO :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Proyecto de Renovación Industrial, para mejorar la productividad y la competitividad industriales (RENOVA Industrial) ➤ Proyecto para el Desarrollo, Generación e Implementación de Programas de Mejora Competitiva (PMC) ➤ Proyecto de Desarrollo Productivo de la Industria de Reencauche en el Ecuador ➤ Proyecto de Control y Regulación del Poder de Mercado en el Ecuador ➤ Proyecto para el Fomento de las MIPYMES Ecuatorianas (FONDEPYME) ➤ Fomentando las Buenas Prácticas Comerciales <p>Los diferentes programas ayudan al desarrollo de la innovación, el emprendimiento, y la transformación de la matriz productiva, con el único fin de reducir las diferencias económicas, sociales, ambientales existentes en el país.</p>	<p>del talento humano, por ende representan un aporte significativo para este sector.</p>
	<p>Art. 5.- El Estado fomentará el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de instrumentos e incentivos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado.</p>	<p>El COPCI (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones), es un documento principal para el desarrollo del comercio ya sea nacional e internacional. Porque en el se</p>

<p>2.1.4. Código Orgánico De La Producción Comercio E Inversiones (COPCI)</p>	<p>e. La implementación de una política comercial al servicio del desarrollo de todos los actores productivos del país, en particular, de los actores de la economía popular y solidaria y de la micro, pequeñas y medianas empresas, y para garantizar la soberanía alimentaria y energética, las economías de escala y el comercio justo, así como su inserción estratégica en el mundo.</p> <p>Art. 24.- Incentivos y estímulos de desarrollo económico</p> <p>Art. 53.- Definición y Clasificación de las MIPYMES.- La micro, pequeña y mediana empresa es toda persona natural o jurídica que como una unidad productiva, ejerce una actividad de producción, comercio y/o servicios, y que cumple con el número de trabajadores y valor bruto de las ventas anuales.</p> <p>Art. 69.- Priorización territorial.- La transformación productiva buscará dinamizar todos los territorios del país; no obstante, se priorizará la inversión pública en desarrollo productivo en las zonas económicamente deprimidas, tomando en cuenta factores como: altos índices de desempleo, necesidades básicas insatisfechas, entre otros; los mismos que serán determinados conjuntamente con la Secretaría Nacional de Planificación, el Consejo Sectorial de la Producción y los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Estos organismos evaluarán y monitorearán el cumplimiento de esta política.</p> <p>Art. 71.- Institucionalidad.- El organismo que aprobará las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, será el encargado el comité de Comercio Exterior (COMEX), y que estará compuesto por titulares o delegados de las siguientes instituciones:</p>	<p>detalla los objetivos, y como se desarrolla un comercio justo, mediante las políticas que adopta le estado y también la libre circulación de las mercaderías dentro y fuera del país, y de esta manera evitarnos las diferentes sanciones tanto para las personas naturales y jurídicas, instituciones públicas y privadas.</p>
--	--	--

a. El Ministerio rector de la política de comercio exterior;

b. El Ministerio a cargo de coordinar la política económica;

c. La autoridad aduanera nacional

Art. 72.- Competencias.- son deberes y atribuciones en materia de política comercial las siguiente:

d. Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias.

f. Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros;

Art. 76.- Forma de expresión.- Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador.

Art. 82.- Mecanismos.- Entre las medidas no arancelarias que prevé esta normativa se encuentran los contingentes no arancelarios, las licencias de importación, las medidas sanitarias y fitosanitarias, las

reglamentaciones técnicas; y cualquier otro mecanismo que se reconozca en los tratados

2.1.5 Reglamento del Código Orgánico de la Producción, comercio e Inversiones	<p>Internacionales debidamente ratificados por Ecuador.</p> <p>Art. 93.- Fomento a la exportación.- El Estado fomentará la producción orientada a las exportaciones y las promoverá mediante los siguientes mecanismos de orden general y de aplicación directa, sin perjuicio de los contemplados en otras normas legales o programas del Gobierno:</p> <p>a.- Acceso a los programas de preferencias arancelarias, u otro tipo de ventajas derivadas de acuerdos comerciales</p>	
	<p>Documentos de Acompañamiento.- de acuerdo al reglamento del COPCI.</p> <p>Art.72: Constituyen documentos de acompañamiento aquellos que denominados de control previo deben tramitarse y aprobarse antes del embarque de la mercancía de importación. Esta exigencia deberá constar en las disposiciones legales que el organismo regulador del comercio exterior establezca para el efecto.</p> <p>Los documentos de acompañamiento deben presentarse, física o electrónicamente, en conjunto con la Declaración Aduanera, cuando estos sean exigidos.</p>	<p>Para un mejor entendimiento dentro del tema a investigar, en el vocabulario técnico, para un mejor entendimiento se toma como referencia este reglamento y conocer de manera más técnica su significado. Siendo un aporte principal para el tema.</p>

	<p>La aplicación de la sanción que contempla el artículo 190, literal i) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, no eximirá de la presentación del documento de acompañamiento para el levante de las mercancías, por consiguiente la sanción será impuesta únicamente en los casos que dicho documento no se presente en conjunto con la Declaración Aduanera.”</p> <p>Documentos de soporte.- de acuerdo al reglamento del COPCI, se refiere a los documentos que constituyen la base de la información para elaborar la Declaración Aduanera correspondiente a cualquier régimen, los cuales tenemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Documento de transporte ➤ Factura Comercial o documento que acredite la transacción comercial ➤ Certificados de origen ➤ Documentos que la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o el organismo regulador del comercio exterior competente. 	
<p>2.1.6 Ley de Régimen Tributario Interno</p>	<p>La Comercialización e importación interna de vehículos están gravadas con el 12%. Y las exportaciones están exentas del pago del IVA y el ICE se pagara para los Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga el 5%</p> <p>REGÍMENES DE IMPORTACIÓN</p> <p>Las importaciones de vehículos están reglamentadas por la junta monetaria, ley arancelaria, arancel de Importación y por leyes especiales.</p>	<p>El régimen de importación es muy importante para el tema, porque nos ayuda a entender quiénes pueden importar ya sean personas naturales o jurídicas y cuál es el impuesto que deben pagar.</p>

	<p>Según lo dispuesto por la Junta Monetaria ya sea persona natural o jurídica puede importar vehículos de permitida importación.</p>	
<p>2.1.7 Resolución N° 65, Resolución N°66.</p>	<p>SECTOR AUTOMOTOR</p> <p>De acuerdo a las resoluciones planteadas por el Presidente Rafael Correa, con el fin de proteger la industria nacional, se estableció un régimen denominadas licencias de importación mediante la Resolución 65; el cual menciona que de acuerdo a la mayor utilización del componente nacional en el ensamblaje de un CBU pagara un porcentaje menor del arancel.</p> <p>Resolución 66, asigna los cupos para la importación de CBU para las empresas ensambladoras del país como son de nuestro estudio: Aymesa, Ómnibus BB, Maresa.</p> <p>Además anotamos las Resoluciones 17 y 24 las cuales son las primeras resoluciones de acuerdo a las restricciones impuestas por el gobierno a las 42 sub partidas arancelarias.</p>	<p>Dentro del tema a investigar las presentes resoluciones son de suma importancia, porque nos ayuda a conocer cuáles son los cupos y la cantidad permitida de importación para las empresas importadoras del país.</p>

Fuente: Investigación

Elaborado: Alexandra Santillán

2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

2.3.1. TEORÍAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN

Las teorías a tomar en cuenta para el desarrollo del siguiente trabajo tenemos:

Tabla 3. TEORÍAS DE LA INVESTIGACIÓN

TEORÍA	CARACTERÍSTICAS	RELACIÓN CON LA INVESTIGACIÓN
<p>Teoría de la sustitución de importaciones (MODELO)</p>	<p>Realiza un estudio metodológico sobre la dinámica de los países en vías de desarrollo, al igual que las irregularidades dentro de las cadenas productivas y los diferentes problemas que tiene la balanza de pagos. Estos problemas son particularmente severos durante los períodos de crisis, reflejando la alta vulnerabilidad constante de los países en vías de desarrollo frente a los choques provenientes del centro de la economía mundial.</p>	<p>Al realizar este estudio se pretende determinar la relación que mantenía el país en el sector automotriz, como también las importaciones, la política comercial etc. Resaltando que en los años setenta se mantenía la aplicación de las licencias de importación, con el fin de consumir lo que el país producía, los cuales buscaban desarrollar industrias nacientes que ayuden a que no se importe sino que se produzca. De esta manera el sector automotriz, pasaba a formar parte fundamental de la economía del país por sus aportes significativos.</p>
<p>Teoría de la ventaja comparativa. David Ricardo 1817, pág 8-14.</p>	<p>Estudia la relevancia de los mercados y su equilibrio en donde los países tienden a especializarse en la producción y exportación, donde los costos son comparativamente más altos que el resto del mundo. Esta teoría trata de buscar una estabilidad dentro del mercado internacional al vender y comprar los productos.</p>	<p>Esta teoría analiza las ventajas comparativas que tienen los diferentes países productores, dentro del sector automotriz; por medio de las estrategias y costos. Además utilizan un buen desempeño para fortalecer los procesos comerciales y las nuevas propuestas de desarrollo dentro de los mercados. De esta manera el sector automotriz presenta los diferentes modelos y sus precios, debido a la investigación de mercados.</p>

<p>Teoría de la ventaja Competitiva Michael Porter 2007, pag 2-4,10.</p>	<p>La estrategia competitiva toma acciones ofensivas o defensivas para crear una posición defendible en una industria, con la finalidad de hacer frente, con éxito, a las fuerzas competitivas y generar un Retorno sobre la inversión. Tipos de ventaja competitiva.- tenemos los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Liderazgo por costos (bajo costo) 2.- Diferenciación 3.- Enfoque <p>LIDERAZGO POR COSTOS. Lograr el Liderazgo por costo significa que una firma se establece como el productor de más bajo costo en su industria. Un líder de costos debe lograr identidad, o por lo menos proximidad, en bases a Diferenciación, aun cuando confía en el liderazgo de costos para consolidar su ventaja competitiva.</p> <p>DIFERENCIACIÓN Lograr diferenciación significa que una firma intenta ser única en su industria en algunas dimensiones que son apreciadas extensamente por los compradores. Un diferenciador no puede ignorar su posición de costo. En todas las áreas que no afecten su diferenciación debe intentar disminuir costos; en el área de la diferenciación, los costos deben ser menores que la percepción de precio adicional que pagan los compradores por las características diferenciales.</p> <p>ENFOQUE Lograr el enfoque significa que una firma fijó ser la mejor en un segmento o grupo de segmentos. 2 variantes: Enfoque por costos y Enfoque por diferenciación.</p>	<p>Esta teoría conlleva a una estrategia que tiene el fin de que una empresa dentro del sector automotriz o manufacturas, debe mantener y aplicar estrategias que permitan la atracción del cliente, como una característica única, siendo de esta manera una ventaja en cuanto a la atracción de sus productos, manteniendo la original e innovación. Esta ventaja competitiva determina que productos tiene preferencia el consumidor, como venderlo, que ofrece, cuáles son las promociones y descuentos y cuál es el trato con el usuario final. Lograr un liderazgo dentro del sector automotriz es sustancial porque sabrán quien tiene el control, y como se diferencia de las demás.</p>
---	--	--

Fuente: Teorías de la Investigación

Elaborado: Alexandra Santillán

2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

De acuerdo al COPCI, se toma en cuenta las siguientes variables para el tema a investigar:

Balanza Comercial.- Es el resultado de restar las importaciones a las exportaciones realizadas dentro del país y describe el equilibrio de este tipo de transacciones. Este resultado puede reflejar:

- **Superávit:** Cuando hay más exportaciones que importaciones.
- **Déficit:** Cuando se importa más mercancías de las que se exporta.

CBU.- Complete Built Unit; unidad importada completamente ensamblado. CBU es la unidad totalmente construida, un vehículo que no es fabricado o incluso montado en la venta país. Estos vehículos son importados desde el país de fabricación y venta en el país de importación.

CKD.- (COMPLETE KNOCK DOWN; desmontado completo).- corresponden a las partes y piezas que conforman un vehículo. Desde la planta de fabricación de dichos automóviles a otra planta ubicada en un país distinto; donde se procederá al ensamblaje de los mismos.

SKD(SEMI KNOCK DOWN; parcialmente desmontado).- corresponde a embalar algunos de los componentes del vehículo para su envío a otras plantas de montaje donde se procederá nuevamente al re ensamblaje de los mismos.

Ejemplo: carrocerías totalmente equipadas, el motor separado, así como otras partes del chasis (p. ej. engranajes, ejes y neumáticos), dependiendo de la reglamentación aduanera del país receptor

MKD (Médium knocked Down).- corresponde al embalaje y envío de las carrocerías no acabadas, las cuales pueden estar equipadas con componentes pre-ensamblados.

Política Fiscal.- De acuerdo a la Constitución del Ecuador 2008, comprende los siguientes objetivos:

- El financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos.
- La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados.
- La generación de incentivos para la inversión en los diferentes de la economía y para producción de bienes y servicio, socialmente deseables y ambientalmente aceptables. (Constitución de la República del Ecuador 2008)

Dentro del tema a investigar incide en el aumento significativo que mantenían las importaciones de CBU, llevando de esta manera a un déficit dentro de la balanza comercial, de esta manera el estado adopta medidas de restricción y la toma de nuevas decisiones.

Política Económica.-De acuerdo a la Constitución del Ecuador 2008, el nuevo sistema económico se basa principalmente a los valores social y solidario.

Teniendo como objetivo, garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales que posibiliten el buen vivir. El sistema económico se integrara por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria y las demás que la constitución determine.

Importación a consumo.- de acuerdo al COPCI 2010:

“Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una zona especial de desarrollo económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la

importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.” (COPCI 2010)

Arancel.- De acuerdo al COPCI 2010, la tarifa arancelaria se expresa mediante mecanismos como:

- Ad-valoren.- valor de la mercancía en términos porcentuales en aduana.
- Específicos.- en términos monetarios por unidad de medida.
- Mixtos.- corresponde a una combinación de los dos anteriores.

Modalidad de los aranceles.-de acuerdo al COPCI 2010 tenemos:

- Arancel Fijo.- corresponde a la fijación de una tarifa única para una sub partida.
- Contingente Arancelario.- se establece un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de las mercancías importadas o exportadas, y una tarifa diferente para las mercancías importadas o exportadas que pasen del monto establecido. (COPCI 2010)

Barreras No Arancelarias.- Medidas no arancelarias.- el COPCI 2010, expresa que el comité de Comercio Exterior podrá establecer medidas desregulación no arancelaria, a la importación y exportación de mercancías, en los siguientes casos:

e. Cuando se requiera imponer medidas de respuesta a las restricciones a exportaciones ecuatorianas, aplicadas unilateral e injustificadamente por otros países, de conformidad con las normas y procedimientos previstos en los respectivos acuerdos comerciales internacionales y las disposiciones que establezca el órgano rector en materia de comercio exterior; (COPCI 2010)

Cuota de importación.- Corresponde a una restricción en la cantidad física de los productos a importarse de acuerdo a un periodo específico.

Licencia de Importación.- Es una especificación al volumen total de las importaciones permitidas y estas a su vez no deben excederse.

Tipos de licencias de importación.- tenemos las siguientes:

- Licencias Automáticas.- corresponde a una aprobación sin reservas de solicitudes de importación.
- Licencias No Automáticas.- corresponden a la licencia discrecional que depende de la autoridad expedidora.

COMERCIALIZACIÓN. De acuerdo a Gabriel Vaca, “Es la forma que al productor le permite colocar el producto o bien a los consumidores de acuerdo al tiempo y lugar correcto, con el fin de satisfacer las necesidades”.

Las estrategias de comercialización que utilizan las Empresas ensambladoras del país tenemos:

- **Estrategias de ómnibus BB.**

La estrategia principal que la empresa reconocida nacional tanto internacional es:

- Estrategia Comercial
- Estrategia Genérica
- Responsabilidad Social, el cual cuenta con cuatro pilares fundamentales:
 - Responsabilidad social interna.
 - Ambiente
 - Comunidad
 - Relación con grupos de interés.

El concesionario Chevrolet, cuenta con la mejor estrategia competitiva, el cual es “UN MUNDO DE RESPALDO”, creando a su vez conjunto de beneficios y atributos que agregan valor, seguridad y confianza, construyendo de esta manera un vínculo de valor en la marca.

Además general motors cuenta con:

- Eficiencia en el proceso de producción
- Calidad en cada componente

- Protección, color y acabado perfecto

Estrategias de Aymesa

Las estrategias que la empresa destaca, menciona César Galarza Garcés; Gerente General, de AYMESA y AEKÍA S.A son:

- Atraer nuevas marcas
- Producir para el mercado nacional mientras se bajan los aranceles y así poder exportar regionalmente

AYMESA ofrece su capacidad de marcas para ensamblar vehículos, de esta manera ofrece la oportunidad de no hacer inversiones en construir una propia industria.

KÍA, necesita manejar los negocios como un enfoque regional, buscando un beneficio para todos.

Estrategias de Maresa

Esta empresa, resalta la marca y el crecimiento de Hyundai; a nivel mundial que se ha dado a pasos agigantados; la aceptación y la nueva percepción de los clientes hacia la marca, resaltando ser un líder importante.

Con Hyundai es crear nuevos valores y una nueva cultura que mejore las experiencias con los vehículos, con el objetivo del pensamiento de que un auto no es solamente un medio de transporte. Sino algo más que genera mayor valor agregado. Determinando a Hyundai como la marca automotriz de mayor lealtad por parte de sus clientes.

Las estrategias son:

Uso de asistencia.- los beneficios son:

- Remolque o traslado del vehículo

- Auxilio mecánico
- Cerrajero
- Asistencia legal IN SITU
- Asesoría legal telefónica
- Gastos de hospedaje de los beneficiarios por avería
- Traslado en ambulancia en caso de accidente de tránsito
- Conductor profesional

2.5. IDEA A DEFENDER

La aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, incrementaran la producción y comercialización de vehículos nacionales.

2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

Las variables del presente proyecto son:

Variable Independiente: Licencias de Importación

Variable Dependiente: Comercialización de Vehículos CBU

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.1 Enfoque Cualitativo.- Hace referencia a las características del objeto de estudio, que tiene la investigación al momento de utilizar las siguientes técnicas como: encuesta, entrevista, entre otras. Necesarios para recolectar información. Mediante estas técnicas de investigación, se obtuvo información importante y precisa de las tres ensambladoras del estudio como son: Ómnibus, Aymesa y Maresa; quienes aportaron con información práctica y precisa sobre las licencias de importación; porque se generaron y las causas principales, porque son profesionales que se encuentran en el lugar de los hechos y de esta manera obtener un trabajo de calidad.

3.1.2 Enfoque Cuantitativo- Cuantifica los resultados obtenidos mediante las técnicas anteriormente mencionadas se toma en cuenta datos y números estadísticos que son utilizados para la recolección de información.

Mediante esta investigación, los datos estadísticos obtenidos mediante las encuestas a las tres personas encargadas del departamento de importaciones de las empresas del estudio, nos podemos dar cuenta que la producción e importación de vehículos; actualmente no se diferencia del años anterior, determinando que las restricciones casi no han resultado ser tan perjudicial.

3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

3.2.1 Investigación de Campo: El investigador trabaja en el ambiente natural en que conviven las personas y las fuentes consultadas, de las que obtendrán los datos más relevantes a ser analizados, son individuos, grupos y representaciones de las organizaciones científicas no experimentales

dirigidas a descubrir relaciones e interacciones entre variables sociológicas, psicológicas y educativas en estructuras sociales reales y cotidianas.

Para la presente investigación, los diferentes profesionales que aportaron con sus conocimientos para el desarrollo del tema son muy necesarios, como un aporte significativo. La información obtenida, representan un interés fundamental para enriquecer y entender más sobre las licencias de importación para la estudiante.

3.2.2 Investigación Documental: esta investigación se toma en cuenta porque dentro de la investigación, se utilizara información secundaria como libros, revistas, folletos, que servirán como fuentes principales para el tema a investigar.

Para el tema a investigar, la indagación encontrada ya sea en libros, folletos son datos que ayudan y forman parte de un complemento, porque la información secundaria es necesaria, además aportar con datos de interés y del medio donde se encuentran los hechos. Dentro del tema a investigar comprende los datos primarios y secundarios que pretenden brindar un mejor entendimiento y comprensión.

3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN

3.3.1 Descriptiva: dentro del tema a investigarse analiza y se describe las características de las personas, empresas y los procesos a seguir, dentro del tema a investigar se la utilizara mediante datos estadísticos la importación y exportación de CBU en el país.

3.3.2 Exploratoria: dentro de la investigación, se realiza en el lugar de los hechos, donde el fenómeno a originarse se encuentra en las Provincias de Pichincha e Imbabura. Y se realiza entrevistas a las personas involucradas

dentro del departamento de importación de las empresas tres empresas a investigar como: Kía, Maresa y Ómnibus BB.

3.3.3 Inductivo: Porque se realizará un análisis ordenado, lógico de la información recopilada referente al tema de investigación lo cual permitirá concluir de forma precisa. Con los datos obtenidos podemos sacar conclusiones y recomendaciones del tema.

Al obtener la información de las tres empresas del estudio, se analizara y se llegara a la conclusión de la propuesta.

3.3.4 Método Deductivo: Este método permite partir de bases generales y llegar a puntos particulares, el cual se realizará un análisis de los impactos que se debe tomar en cuenta, y de esta manera lograr determinar beneficios y perjuicios de la investigación.

Al encontrar la propuesta correcta, se determinara el beneficio que representara a la ciudadanía, y la conclusión del presente tema.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

Para la presente investigación utilizamos las empresas importadoras de la Ciudad de Quito, Provincia de Pichincha como son: General Motors, Maresa, Kía. Tabla N°4 y Tabla N°5

Tabla 4. POBLACIÓN DEL GRUPO OBJETIVO

GRUPO	Empresas Importadoras	PAÍS	Ecuador
SECTOR	Provincias de Ibarra y Pichincha	POBLACIÓN TOTAL	3
INTEGRANTES	3 Ensambladoras de la Provincia de Pichincha		

Elaborado: Alexandra Santillán

Tabla 5. EMPRESAS IMPORTADORAS-PROVINCIA DE PICHINCHA

NOMBRE	DIRECCIÓN	CONTACTO
KÍA	10 De Agosto 3560 y Mariana de Jesús	iescobar@aekia.com.ec
MARESA	Vía Mitad del Mundo	janeth.guerrero@maresa.com
GENERAL MOTORS	Av. 10 de Agosto	romel.porras@gm.com

Elaborado: Alexandra Santillán

Las encuestas fueron dirigidas a los señores encargados del departamento de importaciones correspondiente a la Provincia de Pichincha cuyas empresas se encuentran localizadas en mencionado sector y así determinar las ventajas y desventajas correspondientes a las licencias de importación.

De manera relevante se destaca la siguiente información:

Empresa General Motors del Ecuador.- importa sus unidades de CBU los siguientes países:

- México: Suv's
- USA: Suv's y Camionetas
- Colombia: Autos
- Japón: Camiones
- China: Autos y Van's
- Tailandia: Suv's
- Corea: Autos y Van's

Determinado de esta manera los principales países de importación que cubren con las exigencias del consumidor final de acuerdo a sus marcas y modelos.

Empresa Maresa: importa CBU de los siguientes países:

- EE.UU.: autos, camionetas
- México: autos, camionetas
- Colombia: autos, camionetas (Mazda)(actualmente no Importa por TLC)

Siendo las unidades más solicitadas por el usuario y con mejor posibilidad de pago.

Empresa KÍA S.A: importa los siguientes CBU:

- Corea: autos
- Japón
- EE.UU.
- Colombia
- México
- Alemania
- China
- Brasil

3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Para realizar la operación de variables se toma en cuenta la idea a defender y se detalla a continuación:

Tabla 6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

IDEA A DEFENDER: La aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, incrementaran la producción y comercialización de vehículos nacionales.						
VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	INSTRUMENTO	FUENTE
VI: LICENCIAS DE IMPORTACIÓN	Corresponde a un documento de control previo, para la importación de determinadas líneas, con el fin de proteger a la producción nacional y el comercio.	Documento de Control Previo	Cupos Autorizaciones	¿Cuál es la entidad encargada de emitir Licencias de Importación en el país?	Ficha Bibliográfica y Documental	COMEX
				¿Cuál es el objetivo de la aplicación de los cupos a las empresas importadoras?		
			Protección a la Industria Nacional	¿Cuántas industrias del sector automotriz existen?	Ficha Bibliográfica y Documental	AEADE, MIPRO
				¿Cuál es el objetivo que persigue el gobierno nacional por medio de estas restricciones?		
		Restricción a las Importaciones	Incremento de las Recaudaciones	¿Cuál es el porcentaje de recaudaciones que presenta el sector automotriz?	Ficha Bibliográfica y Documental	SENAE, MIPRO, ARANCEL
				¿Cuál es la recaudación del año 2012 al 2013?		
			Restricción a las Importaciones	¿La restricción asignada a las empresas importadoras, que ventajas existe?	Ficha Bibliográfica y Documental	SENAE, MIPRO
				¿Cuáles son los cupos asignados para las ensambladoras del estudio?		
IDEA A DEFENDER: La aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, incrementaran la producción y comercialización de vehículos nacionales.						
VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	INSTRUMENTO	FUENTE
VD: COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS CBU	Poner en venta un producto o bien, utilizando mejores condiciones y vías de distribución	Ventas	Montos	¿Qué segmento de vehículos, fue el más vendido en el año 2013?	Ficha Bibliográfica y Documental	AEADE, SENAE, DEPT.VENTAS EMPRESA
			Plazo de venta	¿Cuál es el tiempo de crédito y a qué porcentaje?		
		Condición de Ventas	Financiamiento	¿Cuál es el tiempo y el interés por financiar la unidad?	Ficha Bibliográfica y Documental	DEPTO. VENTAS DE CADA EMPRESA
			Contado	¿Existe algún beneficio por la compra al contado?		
		Canales de Distribución	Producto	¿En las provincias del estudio, que segmento fue el más vendido?	Ficha Bibliográfica y Documental	DEPTO. DE MARKETING DE CADA EMPRESA
			Plaza	¿Qué provincia tiene mayor demanda en Vehículos?		
			Promoción	¿Cuál es la promoción que más utiliza, para vender en las provincias del estudio?		
			Distribuidores	¿De acuerdo al país de importación, que tipo de distribuidor es el más recomendable?		

Fuente: Investigación

Elaborado: Alexandra Santillán

3.6. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

3.6.1 ANÁLISIS SITUACIONAL DEL PAÍS

3.6.1.1 Factores Socio, Económico

La industria automotriz actualmente desempeña un papel muy importante dentro de la economía del país, debido al desarrollo que generan los diferentes ingresos para el estado; mediante la recaudación de aranceles e impuestos.

Según Datos del Banco Central del Ecuador, el sector automotriz se encuentra dentro de la categoría de Industrias Manufactureras de acuerdo a la actividad económica, el aporte por sector dentro del PIB (Producto Interno Bruto) es el siguiente:

Tabla 7. APORTE AL PIB DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

	2011	2012	2013
PIB	5,919,000	6.769,18	7.345,16
APORTE	9,32%	14,30%	3,60%

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

Estos aportes representan para el sector manufacturero, la generación de mayor valor agregado, debido a que representa mayor demanda, mano de obra, encadenamiento productivo y mayor infraestructura, etc.

Sin dejar de mencionar que el aporte del sector automotriz dentro de la economía del país tiene relación con las actividades relacionadas dentro de la cadena productiva como son: talleres, producción de CBU y ensamblaje de CKD, producción de lubricantes, elaboración de asientos, parabrisas, la comercialización de vehículos, seguros, etc.

De acuerdo a la Superintendencia de Compañías, en la actualidad el 35% de las Mipymes automotrices se encuentran registradas de forma legal, y ayudan a la generación de mano de obra Ecuatoriana en todo el país, debido a los diferentes aportes y crecimiento industrial. Fomentando la producción y un incentivo ya sea competitivo y económico, y de esta manera aporta con la generación de nuevas plazas de trabajo

En la Constitución de la República del Ecuador, de acuerdo al Artículo 284, numeral 6: “Impulsar el pleno empleo y valorar todas las formas de trabajo, con Respeto a los derechos laborales”

El MIPRO (Ministerio de Industrias y Productividad) es un organismo encargado de ayudar a las Mipymes, mediante el gobierno nacional. Porque gracias a este aporte se impulsa el desarrollo de varios programas de apoyo, fortalecimiento, eficiencia, productividad de innovación, y de esta manera las diferentes microempresas se fortalecerán, crecerán y sobre todo se ayudara al cambio de la matriz productiva.

Tabla 8. INDICADORES DEL MERCADO LABORAL

	2011	2012	2013
POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR (PET)	83,7%	84,9%	82,4%
PERSONAL OCUPADO (PEA)	94,9%	95,0%	95,1%

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

Para Ecuador la Población Económicamente Activa (PEA), para el mes de diciembre del 2013, representan una disminución de casi el dos por ciento,

al año anterior, porque se considera que en este indicador se toma como referencia a personas menores a los diez años, los cuales por sus edades no generan un ingreso importante para las familias y para el estado. Para la tasa de ocupación, representa que el desempleo o desocupación fue mínima de un cuatro punto nueve por ciento. Debido a las aportaciones que el estado se encuentra representando a través de las diferentes entidades gubernamentales, debido al cambio de la matriz productiva. Véase Tabla N°5.

De acuerdo a datos proporcionados por el INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos), encuesta anual de manufactura y minería:

“El personal ocupado en la industria manufacturera, correspondiente a la industria automotriz, corresponde al 2,5%, permitiendo ser generadoras de plazas de trabajo. Empleando principalmente a obreros en casi un 82,4%; del género masculino. Las remuneraciones otorgadas al personal a laboral dentro del sector automotriz, son del 65,7%, siendo de esta manera los porcentajes de mayor participación”. (INEC 2011)

Cabe mencionar que el personal ocupado al sector automotriz corresponde a: propietarios, obreros, empleados, de cada área y sector.

La industria automotriz, mantiene una participación dentro de la producción manufacturera y comercial, permitiendo que el personal que ocupa este sector sea muy bien remunerado.

Tabla 9. RAMA DE ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	DIC. 2012			DIC.2013		
	URBANO	RURAL	NACIONAL	URBANO	RURAL	NACIONAL
Industrias Manufactureras	12,90%	6,30%	10,70%	13,30%	7,50%	11,30%
Comercio, reparación vehículos	27,30%	6,80%	20,30%	23,40%	7,90%	18,20%

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

De acuerdo a la Rama de Actividad, las industrias manufactureras en el año 2012, debido a la implementación de las licencias de importación, las

actividades relacionadas a la industria como al comercio, se han disminuido, de acuerdo a las decisiones que el gobierno ha impuesto porque se estaba consumiendo lo importado y la industria nacional redujo su consumo. Razón por la cual se han visto perjudicados y por ende su reducción.

En el año 2013 tanto las industrias como el comercio, están creciendo alrededor de un dos por ciento, debido al fortalecimiento y los convenios que las tres ensambladoras del país, han aportado con el cambio y el compromiso que mantienen con el gobierno, a raíz de la aplicación de las licencias de importación. Véase Tabla N°9.

De acuerdo a datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador, dentro de los últimos seis años, la remuneración para los trabajadores del sector automotriz se incrementó debido a los aportes significativos que mantiene el mismo, por medio de los diferentes convenios, que mantiene el gobierno nacional con diferentes empresas, el PIB en el año 2007; al treinta y seis por ciento en el año 2013, con un cuatro punto cuatro por ciento más, resaltado que: “Este hecho es el reflejo de una política gubernamental que privilegia al ser humano sobre el capital, aspecto que se plasma en el mejoramiento permanente de las condiciones de vida de los trabajadores.”

3.6.2 Factores Políticos y Legales

3.6.2.1 La Política Comercial del país (Proteccionista)

Actualmente el país, mantiene cambios que el gobierno del Presidente Rafael Correa con la implementación del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, que origina la política comercial proteccionista y el impulso a la transformación de la matriz productiva, según consta en el Objetivo 10.6, literal d. “Establecer medidas comerciales relativas a importaciones y barreras no arancelarias, necesarias para promover el desarrollo industrial y que garanticen la sostenibilidad del sector externo”

Por medio de estas restricciones el gobierno pretende incrementar, mejorar, y sobre todo diversificar la producción de diferentes bienes y productos para después ser exportados.

De acuerdo a Gustavo Andrade, del centro de investigaciones de la ESPOL, la política que Ecuador mantiene es de la “industria naciente”, porque se refiere a los diferentes procesos de fortalecimiento que presentan las industrias, para llegar hacer realmente competitivas. Este método que el gobierno presenta pretende proteger a las industrias para que no se vean afectadas por la competencia, y de esta manera se desarrollen y se establezcan dentro del mercado.

El apoyo que el gobierno presenta a estos sectores, se genera una actividad socialmente rentable, y el imponer estas restricciones al país; crea importancia y da la oportunidad a que las Mipymes nacionales puedan formar parte de estas industrias.

La política actual que mantiene Ecuador, tiene la necesidad de alejarse de la política de apertura comercial con el mundo, para adoptar un modelo que alrededor de la década de los setenta se planteó como es; “Sustitución de importaciones”, (hacia afuera) por medio de Raúl Prebisch. Actualmente el gobierno pretende tomar el mismo modelo para protección de industrias nacionales mediante el uso de aranceles y las restricciones a las importaciones, y de acuerdo a estos métodos el gobierno pretende incrementar nuevas plazas de trabajo, con la mayor utilización de mano de obra ecuatoriana.

3.6.3 Análisis de las Licencias de Importación en relación a la OMC

De acuerdo a la Organización Mundial del Comercio (OMC), las Licencias de Importación, están sujetos a disciplinas de este organismo, en el Acuerdo sobre Procedimientos para el trámite de Licencias de Importación, resaltando que estos sistemas deben ser sencillos, transparentes y previsibles.

Este organismo exige a los diferentes gobiernos a que publiquen información necesaria y suficiente para que las diferentes personas interesadas, o los comerciantes, tengan los conocimientos necesarios del cómo y porque se otorgan licencias, como también la notificación de los países a la OMC de nuevos procedimientos para el trámite de nuevas licencias de importación o la modificación de las mismas. Y de esta manera la OMC mediante estas publicaciones pueden orientar a los gobiernos sobre las solicitudes enviadas y evitarse cualquier inconveniente o sanción.

Estos trámites administrativos no deben constituir una restricción o distorsión a las importaciones, estos organismos encargados del trámite de la solicitud no deben de tener una demora de 30 días o 60 días cuando se examinan todas las solicitudes al mismo tiempo.

Las licencias de importación mediante el Acuerdo General sobre Aranceles Aduanero y comercio (GATT), es un requisito fundamental de procedimiento administrativo utilizado para los regímenes de licencias de importación que lo requiera el país de importación.

3.6.4 COMEX

En Ecuador el COMEX (Comité de Comercio Exterior), de acuerdo al COPCI,

Artículo 72, literales e, l y p, tiene la facultad de:

“e. Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;

l. Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran;

p. Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental;” (COMEX 2011)

El COMEX, es la entidad encargada de regular los procesos que el país lo requiera en materia de Comercio Exterior. En el país estas restricciones fueron aplicadas para 51 artículos, que necesitan este requisito para ingresar al país, estos productos son: autos, ckd, celulares, llantas, vehículos híbridos, etc. Determinando de esta manera que las empresas importadoras no excederán el límite permitido de acuerdo a lo establecido por las resoluciones.

De acuerdo al AEADE:

“Las licencias de importación para 10 empresas importadoras dentro del país, son de “forma ilegal y no transparente” porque se estaba negando las licencias debido al exceso en los cupos de importación, de esta manera se generaban demoras para el trámite de la obtención de las mismas y la negación de las mismas”. (AEADE 2013)

Las licencias en el país, fueron implementadas debido, a la mayor contaminación ambiental incrementada por el sector automotriz. Es por eso que las resoluciones emitidas por el COMEX y las decisiones impuestas por parte del gobierno nacional, buscan un objetivo común que es denominada

“cero papeles” para de esta manera tratar de minimizar la contaminación ambiental y la disminución de importaciones del sector automotriz.

3.6.5 Resolución N° 17, Resolución N°24 y Resolución N°66 (Ver Anexo)

Las licencias de importación constituyen un documento de acompañamiento a la declaración aduanera, por lo tanto deberá tramitarse y obtenerse previo al embarque de la mercadería en el exterior y por cada embarque. La omisión de

Este requisito será considerado como una contravención aduanera conforme lo establecido el artículo 190, literal i, del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones:”

Literal i. No presentar los documentos de acompañamiento conjuntamente con la declaración aduanera, si corresponde conforme a la modalidad de despacho asignada a la declaración, por parte del propietario, consignante o consignatario; salvo los casos en que los documentos sean susceptibles de respaldarse en una garantía” (COPCI 2010, p51, p52).

Las presentes resoluciones tiene como objetivo el de establecer medidas no arancelarias a las sub partidas detalladas de los Anexos las cuales se encuentran incorporadas dentro de la “Nomina de productos sujetos a controles previos a la importación”. Tratando de buscar soluciones para el país, ya que como único fin es principalmente de Proteger a la Producción Nacional, de acuerdo al gobierno Ecuatoriano.

La Resolución N°66 del COMEX, fue especialmente citada para las empresas importadoras, ensambladoras del sector automotriz, determinando controles de importación de CBU y CKD, como también a la fijación de cupos, tanto en unidades como en dólares, sin dejar atrás de mencionar que estas restricciones además de la protección a la industria nacional también tiene como fin común la protección del medio ambiente.

Análisis

Actualmente las restricciones impuestas por parte del gobierno nacional, mantienen y persiguen el único objetivo que es la protección de la industria nacional. Estos objetivos buscan ayudar a fortalecer las industrias nuevas, con productos o bienes innovadores que necesitan el apoyo de instituciones gubernamentales, para crecer, desarrollarse y expandirse tanto nacional e internacionalmente.

Estos beneficios pueden en gran parte ayudar a desarrollar las Mipymes, pero de una u otra manera el sobre proteger constantemente a las empresas a un largo tiempo, las hará menos competitivas, esto que significa que no podrán salir por si solas para una mejor inversión, desarrollo y futuro, ya que siempre buscaran ayuda y no serán solventes, necesitaran siempre de un apoyo adicional.

Por tal razón, la ayuda del gobierno deber ser de una manera no tan proteccionista sino, que sea limitada. Para que las empresas por si solas sigan creciendo. Y la sustitución de las diferentes importaciones vayan decreciendo y que el gobierno no ponga tanta traba o requisitos para los productos tanto nacionales como internacionales, y de esta manera ser competitivos y que los diferentes países u organizaciones no vean al país como un impedimento de inversión.

3.6.6 BALANZA COMERCIAL

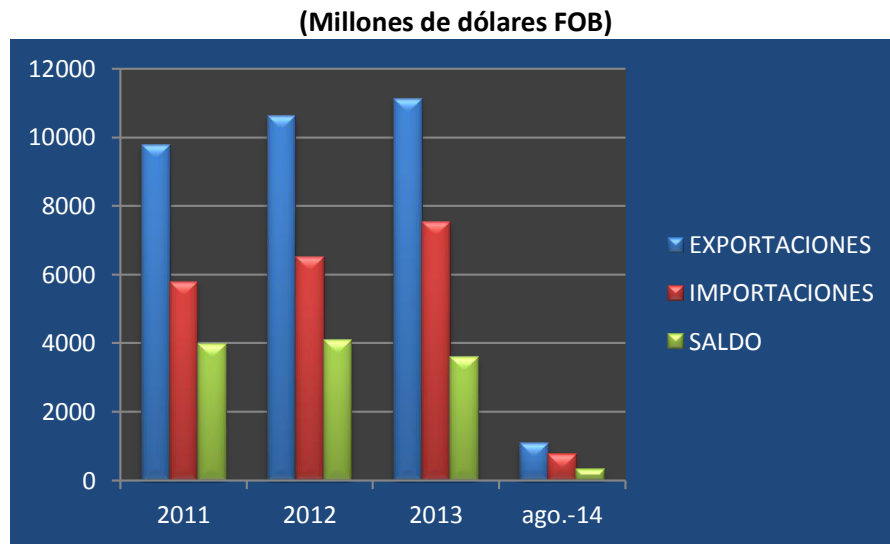
3.6.6.1 Balanza Comercial Total Ecuador - EE.UU.

**Tabla 10 BALANZA COMERCIAL ECUADOR-ESTADOS UNIDOS
(Miles de Dólares FOB)**

	2011	2012	2013	ago-14
EXPORTACIONES	9770,84	10617,09	11123,88	1091,92
IMPORTACIONES	5782,57	6507,43	7534,1	767,24
SALDO	3988,27	4109,66	3589,78	324,68
TOTAL DE INTERCAMBIO	15553,42	17124,52	18657,98	1859,16

FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
ELABORADO: Alexandra Santillán
Datos Provisionales Agosto del 2014

Grafico 1. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - ESTADOS UNIDOS



FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
ELABORADO: Alexandra Santillán
Datos Provisionales Agosto del 2014

Análisis

Ecuador presenta la siguiente balanza comercial con EE.UU., para la importación de diferentes productos, entre ellos encontramos, los del sector automotriz; correspondiente a camionetas y automóviles, determinando que para agosto del año 2014, tiene una reducción del tres punto cinco por ciento en diferencia del año anterior, esto debido a las diferentes restricciones impuestas por parte del gobierno nacional Ecuatoriano, con el fin único de la protección nacional y estabilización de la Balanza Comercial de Ecuador.

EE.UU., es un mercado potencial que presenta varias oportunidades comerciales, para países en vías en desarrollo, entre ellos Ecuador. Es por ello que existe la posibilidad de ampliar los mercados nacionales principalmente y de esta manera mejorar la producción del país y vender hacia el exterior. Véase Tabla N°10 y Grafico N° 1.

3.6.6.2 Balanza Comercial Total Ecuador - Corea del Sur

**Tabla 11. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - COREA DEL SUR
(Miles de dolares FOB)**

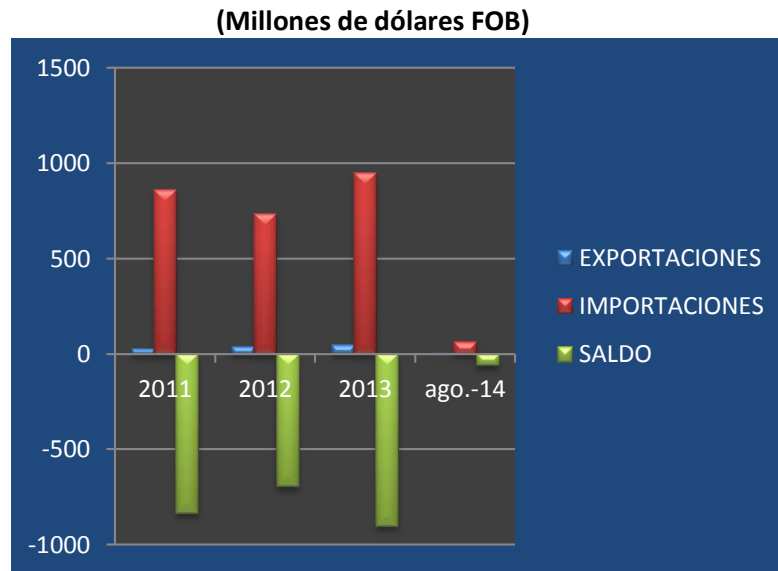
	2011	2012	2013	ago-14
EXPORTACIONES	29,09	40,04	45,16	3,09
IMPORTACIONES	861,9	736,54	947,86	64,9
SALDO	-832,8	-696,5	-902,7	-61,81
TOTAL DE INTERCAMBIO	890,99	776,57	993,02	67,99

FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

ELABORADO: Alexandra Santillán

Datos Provisionales Agosto del 2014

Grafico 2. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - COREA DEL SUR



FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
ELABORADO: Alexandra Santillán
Datos Provisionales Agosto del 2014

Análisis

Para Ecuador el mercado de Corea del Sur representa un déficit, debido a las importaciones de varios productos, entre ellos incluidos los vehículos. Este déficit representa un desequilibrio en la balanza comercial del país.

De acuerdo a estadísticas proporcionadas por el Banco Central del Ecuador las diferentes decisiones impuestas por parte del gobierno nacional han permitido que este déficit tenga una disminución y de esta manera tomar un control de todas las operaciones de ingreso y salida de varios productos del país. Al realizar negociaciones comerciales, los países pequeños buscan engrandecer sus Mipymes para estimular el desarrollo, y sobre todo el comercio interregional; y de esta manera diversificar la producción y favorecer las exportaciones con mayor valor agregado. Véase Tabla N°11 y Gráfico N°2

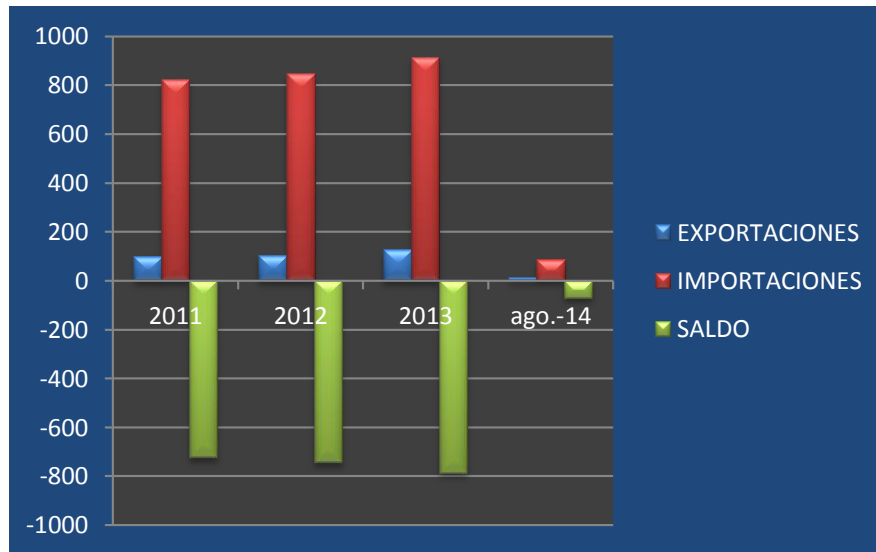
3.6.6.3 Balanza Comercial Total Ecuador – México

Tabla 12. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - MÉXICO (Miles de dólares FOB)

	2011	2012	2013	ago-14
EXPORTACIONES	98,47	101,06	124,52	13,7
IMPORTACIONES	822,7	844,57	910,99	84,6
SALDO	-724,23	-743,51	-786,47	-70,9
TOTAL DE INTERCAMBIO	921,18	945,63	1035,5	98,3

FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
 ELABORADO: Alexandra Santillán
 Datos Provisionales Agosto del 2014

Grafico 3. BALANZA COMERCIAL ECUADOR - MÉXICO
 (Millones de dólares FOB)



FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
 ELABORADO: Alexandra Santillán
 Datos Provisionales Agosto del 2014

Análisis

México es un país que exporta a Ecuador, diferentes productos entre ellos los vehículos, para Agosto del 2014, sus exportaciones bajaron en casi un cincuenta por ciento, porque Ecuador no podía importar CBU de los diferentes países, debido a la nueva política comercial que el gobierno del presidente Rafael Correa presenta, como es el de acuerdo de la OMC plus, el cual significa que al realizar acuerdos comerciales; con países miembros que conforman la Organización Mundial del Comercio; deben regirse al marco normativo que representa la misma, sin tomar en cuenta la necesidad de profundizar privilegios. Y Ecuador ha tratado de presentar un nuevo tipo de política comercial cada vez menos rígido por la OMC.

En Ecuador por las decisiones que el gobierno presenta, se ha generado la creación de cadenas de valor, con la industrialización de las diferentes microempresas, y de esta manera expandir el producto hacia mercados internacionales. Y fomentar el comercio, las inversiones para las diferentes actividades. Véase Tabla N°12 y Gráfico N°3.

Análisis de las tres Balanzas Comerciales

Actualmente las importaciones de vehículos CBU, desde los diferentes países han disminuido alrededor de un tres por ciento de acuerdo a datos proporcionados por AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador), ya que la fijación tanto de cupos como de unidades, para todas las empresas importadoras no fue tan perjudicial, porque ya contaba con una planificación o cantidad de vehículos para satisfacer el mercado Ecuatoriano, debido a estas restricciones no podían sobrepasar el valor fijado por el COMEX, y de una u otra manera estas empresas tomaron la decisión de no importar los vehículos de gama alta, los cuales no tenían mayor demanda. Dentro de los últimos cinco años los segmentos que tuvieron mayor acogida

por el usuario; fueron automóviles y camionetas, cabe recalcar que en el año 2014; el segmento que tuvo mayor demanda por el país fue el segmento de camiones, porque el usuario prefiere obtener un ingreso adicional para sus hogares y no solamente un lujo innecesario.

3.6.7 ANÁLISIS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS CBU

3.6.7.1 Principales países proveedores de vehículos

A continuación se presenta las importaciones que mantiene el país, con los principales proveedores de CBU de la partida 8703239090 correspondiente a camionetas y automóviles, durante los cuatro últimos años:

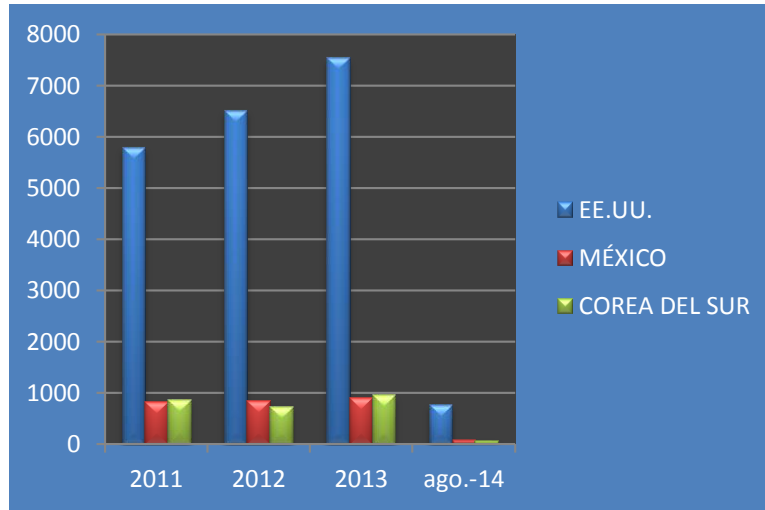
Tabla 13. PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES DE CBU (Miles de dólares FOB)

AÑO	EE.UU.	MÉXICO	COREA DEL SUR
2011	5782,57	822,7	861,9
2012	6507,43	844,57	736,54
2013	7534,1	910,99	947,86
agost-14	767,24	84,6	64,9
TOTAL	20591,34	2662,86	2611,20

FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
 ELABORADO: Alexandra Santillán
 Datos Provisionales Agosto del 2014

Grafico 4. PRINCIPALES PAISES PROVEEDORES DE CBU

(Millones de dólares FOB)



FUENTE: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
ELABORADO: Alexandra Santillán
Datos Provisionales Agosto del 2014

Análisis

Ecuador presenta las siguientes importaciones de vehículos tanto para camionetas como automóviles de la sub partida 8703239090, las cuales representan que EE.UU. es el primer país que se encuentra cubriendo la demanda de Ecuador con un cuarenta y cinco por ciento, seguido de México y Corea del Sur y sin dejar atrás la producción de CBU por empresas nacionales.

Estos países para Ecuador representan, las relaciones comerciales que mantienen, rescatando la importancia que genera para la industria automotriz ecuatoriana, al importarlos diferentes CBU, porque a pesar de las restricciones impuestas por el gobierno, se siguen importando vehículos pero en montos más pequeños tanto en cantidad como en dólares. Véase Cuadro N°13 y Grafico 4

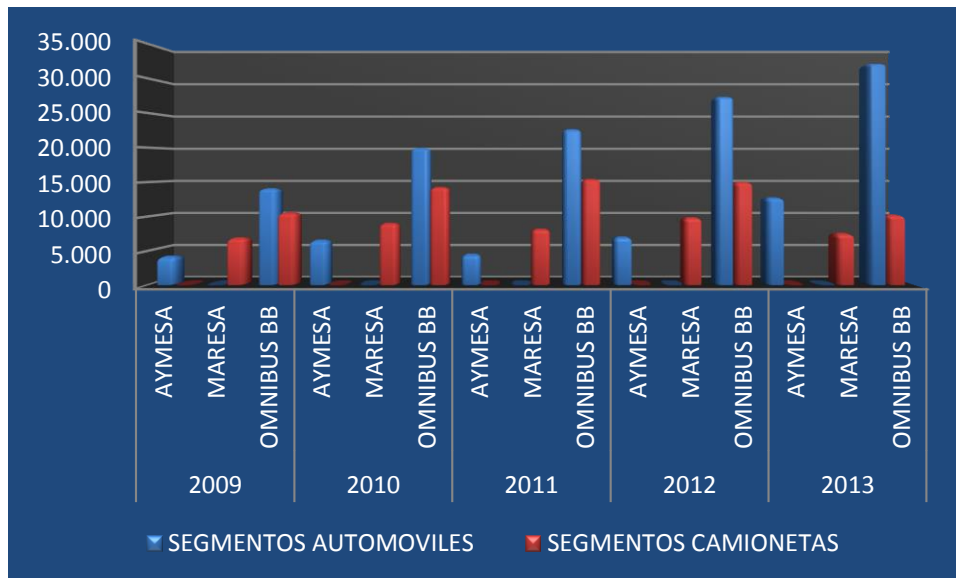
3.6.7.2 Producción de vehículos por ensambladora y segmento

Cuadro 1. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO

AÑO	ENSAMBLADORAS	SEGMENTOS		TOTAL
		AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	
2009	AYMESA	4.109	0	4.109
	MARESA	0	6.835	6.835
	ÓMNIBUS BB	14.116	10.543	24.659
2010	AYMESA	6.499	0	6.499
	MARESA	0	8.995	8.995
	ÓMNIBUS BB	20.065	14.304	34.369
2011	AYMESA	4.399	0	4.399
	MARESA	0	8.129	8.129
	ÓMNIBUS BB	22.829	15.489	38.318
2012	AYMESA	6.947	0	6.947
	MARESA	0	9.826	9.826
	ÓMNIBUS BB	27.597	15.067	42.664
2013	AYMESA	12.770	0	12.770
	MARESA	0	7.474	7.474
	ÓMNIBUS BB	32.424	10.246	42.670

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 5. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

La producción de CBU para las tres ensambladoras más grandes del país como son Ómnibus BB, Aymesa y Maresa; genera fuentes de trabajo dentro de las diferentes áreas del sector automotriz, permitiendo de esta manera un mejor estilo de vida para las personas.

- AEADE y el Banco Central del Ecuador, posiciona en primer lugar, de acuerdo a su producción y ventas en los segmentos de camionetas y automóviles; se encuentra la ensambladora Ómnibus BB; que en los últimos cinco años; ha logrado posicionarse en el mercado.
- Mientras que la ensambladora Aymesa mantiene su producción, en el segmento automóviles dentro de los cuatro años con un

incremento del dos por ciento, y en el año 2013 con una producción del seis por ciento, determinando que ayudan a la generación de empleo, por medio de la asociatividad que existe actualmente entre ensambladoras del país con industrias conexas.

- La ensambladora Maresa dentro del segmento camionetas mantiene una producción del dos por ciento. Yaneth Guerrero menciona:

“Para que la empresa crezca y la marca sea reconocida a nivel nacional, el usuario debe tener preferencia por diferentes marcas y no solo buscar las más reconocidas, además Maresa actualmente utiliza el mayor componente nacional al momento de ensamblar las unidades, como también ayudan al fortalecimiento de las diferentes industrias”. Véase Cuadro N°2 y Grafico N°6

3.6.7.3 Industria Automotriz

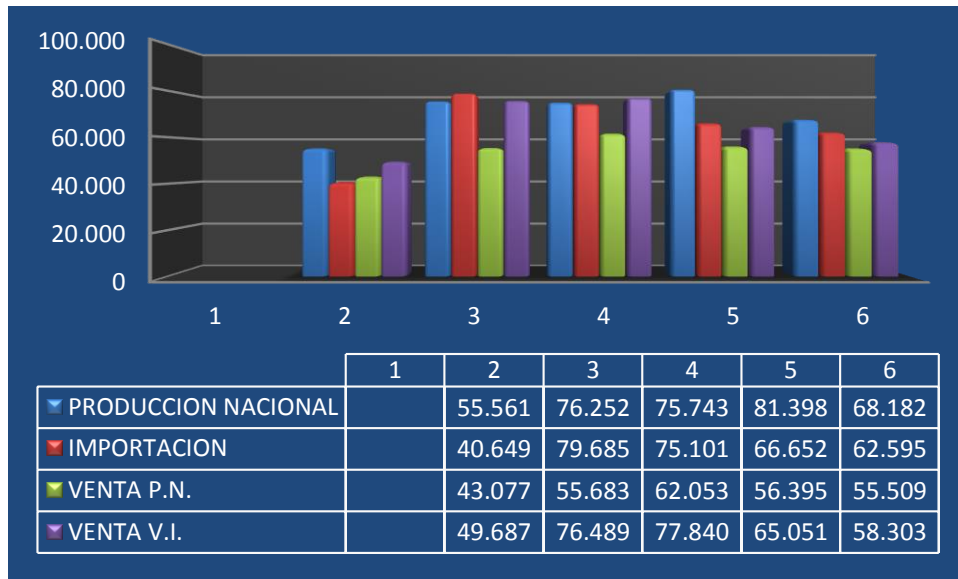
Cuadro 2. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

AÑO	PRODUCCIÓN NACIONAL	IMPORTACIÓN	VENTA P.N.	VENTA V.I.
2009	55.561	40.649	43.077	49.687
2010	76.252	79.685	55.683	76.489
2011	75.743	75.101	62.053	77.840
2012	81.398	66.652	56.395	65.051
2013	68.182	62.595	55.509	58.303

FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 6. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

La industria automotriz Ecuatoriana refleja la producción nacional, el cual abasteció con el cuarenta y nueve por ciento del consumo local correspondiente al año 2013 y para el año 2012 fue del cuarenta y seis por ciento con una reducción del tres por ciento con relación al año 2012, debido a los siguientes factores:

- Debido al tratado de Libre Comercio que Colombia tiene con México, el sector automotriz ecuatoriano bajo sus ventas de la producción nacional con un cincuenta por ciento menos en el año 2012.
- La disminución de los ingresos de las familias, influye en la necesidad de que los usuarios; ya no compren bienes materiales de lujo, ahora economizan en los hogares comprado lo necesario.

- Actualmente el segmento de automóviles y camionetas, no son tan demandantes por el usuario, las personas compran vehículos para trabajar y de esta manera optar por un ingreso adicional.
Véase Cuadro N°2 y Grafico N°6.

3.6.7.4 Comercialización de ventas de importación y ensamblaje en Ecuador

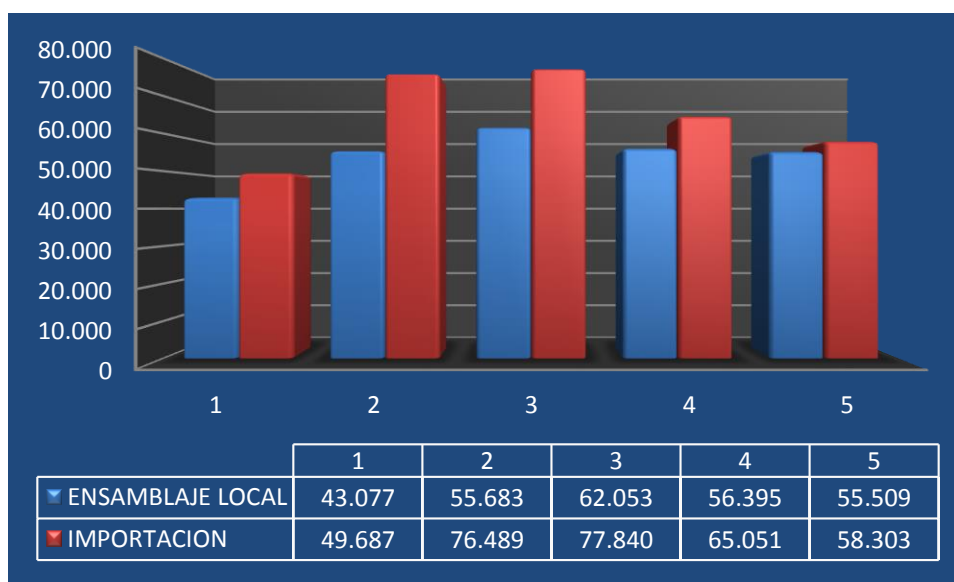
Cuadro 3. COMERCIALIZACIÓN DE VENTAS DE IMPORTACIÓN Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTADAS	%	TOTAL
2009	43.077	46,44	49.687	53,56	92.764
2010	55.683	42,13	76.489	57,87	132.172
2011	62.053	44,36	77.840	55,64	139.893
2012	56.395	46,44	65.051	53,56	121.446
2013	55.509	48.77%	58.303	51.23	113.812

FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 7. COMERCIALIZACION DE VENTAS DE IMPORTACION Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

El ensamblaje de unidades dentro del país en el año 2012 corresponde al cuarenta y seis punto cuarenta y cuatro por ciento de unidades, mientras que en el 2013 se produjeron menos del dos por ciento, con relación al año anterior, lo que significa que dentro del ensamblaje y producción de CBU; de los segmentos de automóviles y camionetas no cubren la demanda del mercado, porque el segmento que ha tenido mayor acogida dentro del mercado es el segmento de camiones y Van's, debido al cambio en los ingresos de las familias, mayor utilización de los camiones, porque ayudan a la generación de trabajo y un ingreso económico importante. Véase Cuadro N°3 y Gráfico 7.

3.6.7.5 Comercialización por Segmentos en la Provincia de Imbabura

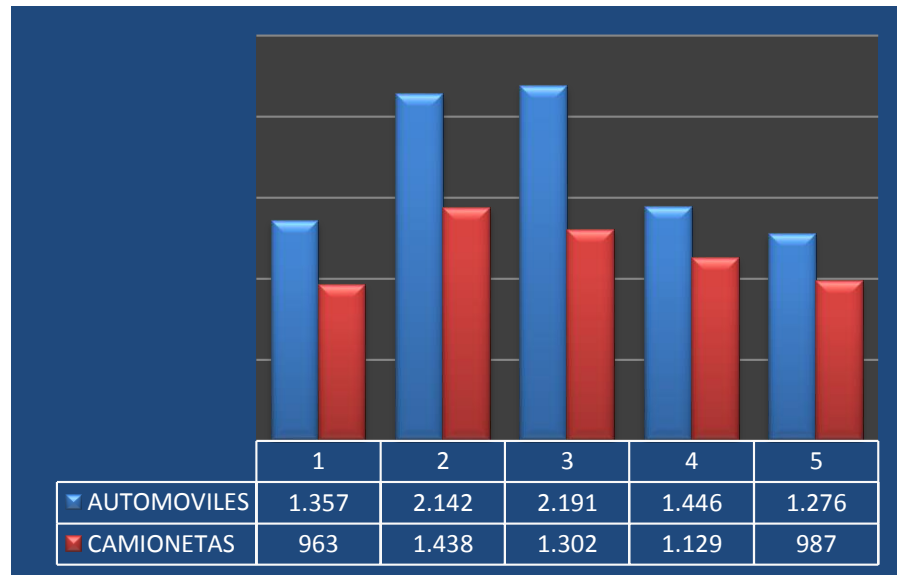
Cuadro 4. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE IMBABURA

	2009	2010	2011	2012	2013
AUTOMÓVILES	1.357	2.142	2.191	1.446	1.276
CAMIONETAS	963	1.438	1.302	1.129	987
TOTAL	2.320	3.580	3.493	2.575	2.263

FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 8. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE IMBABURA



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

En la Provincia de Imbabura los segmentos de automóviles y camionetas, han constituido al usuario no solo un medio de transporte de vanidad, al contrario formaría parte de un ingreso importante para sus familias. Pero las ventas correspondientes al segmento de automóviles dentro del año 2012 fueron de mil cuatrocientos cuarenta y seis vehículos, mientras que en el 2013, las ventas corresponden a mil doscientos setenta y seis unidades; lo que significa que no hubo mayor oferta de las unidades en esta provincia.

Actualmente el usuario final, toma mayor consideración al momento de comprar sus unidades, porque la visión que tienen hacia futuro es una inversión no un medio de transporte de lujo. Razón por la cual las unidades no tienen preferencia. Véase Cuadro N°4 y Gráfico N°8

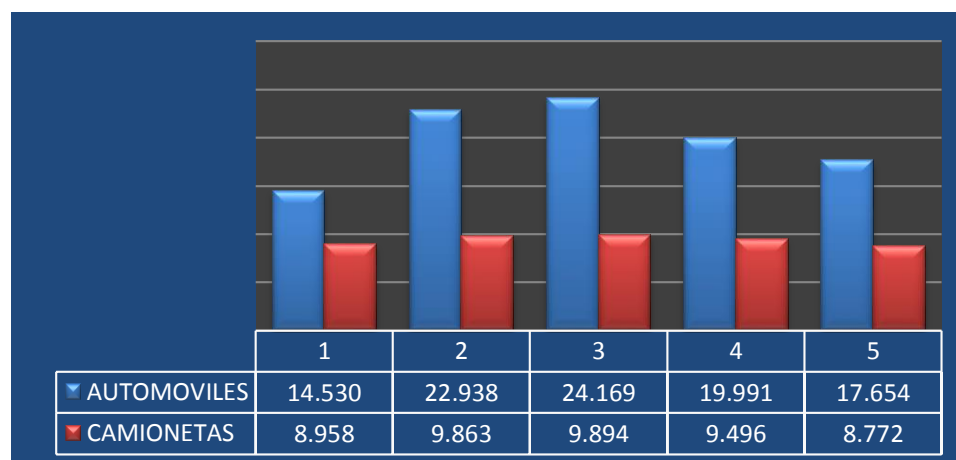
3.6.7.6 comercialización de Segmentos en la Provincia de Pichincha

Cuadro 5. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE PICHINCHA

	2009	2010	2011	2012	2013
AUTOMÓVILES	14.530	22.938	24.169	19.991	17.654
CAMIONETAS	8.958	9.863	9.894	9.496	8.772
TOTAL	23.488	32.801	34.063	29.487	26.426

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 9. COMERCIALIZACIÓN PROVINCIA DE PICHINCHA



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

De acuerdo a AEADE la provincia de Pichincha refleja las siguientes ventas correspondientes al año 2012 y 2013, son las siguientes:

En el año 2012, los dos segmentos tuvieron mayor demanda en la provincia, con un total de veinte nueve mil cuatrocientos ochenta y siete unidades, pero

en el año 2013, hubo un decrecimiento del menos tres por ciento, en relación al año anterior, ya que al aplicarse las Licencias de Importación las empresas importadoras no contaban con el pedido tanto en unidades como en modelos que anteriormente importaban en automóviles, y de esta manera no cumplen con las expectativas del usuario. Véase Cuadro N°5 y Gráfico N°9.

3.6.7.7 Comercialización en la Provincia de Pichincha e Imbabura marca Chevrolet

Tabla 14. MARCA CHEVROLET

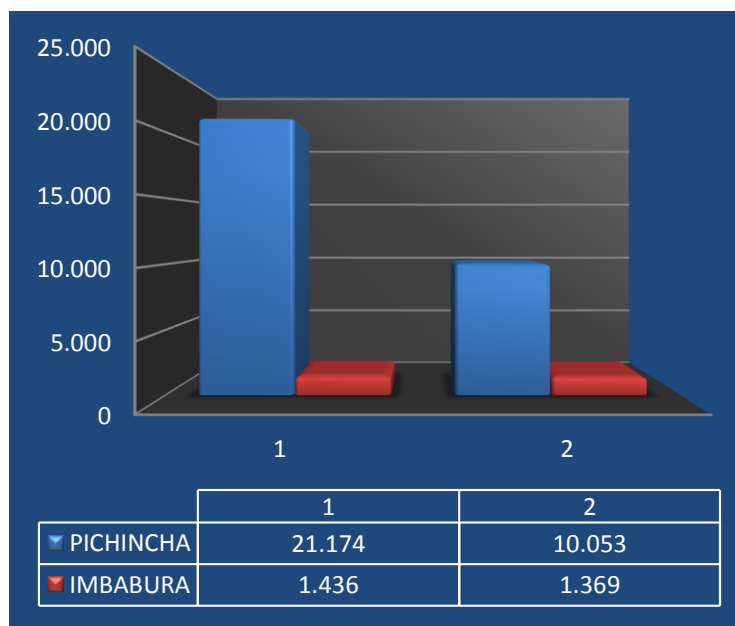
PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	21.174	10.053
IMBABURA	1.436	1.369



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 10. MARCA CHEVROLET



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

La marca Chevrolet en la Provincia de Pichincha, es una de las marcas más importantes de Ecuador, porque dentro de la provincia de Pichincha; las ventas correspondiente al año 2012 fueron de veinte un mil ciento setenta y un unidades, y en el año 2013 de diez mil cincuenta y tres vehículos, lo que significa que debido a las restricciones impuestas por el gobierno se redujo a menos un diez por ciento que el año anterior.

Con relación a la provincia de Imbabura en el 2012 sus ventas fueron de mil cuatrocientos treinta y seis unidades y en el 2013 de mil trescientos sesenta y nueve vehículos; corresponden a una reducción del menos uno por ciento en relación al año anterior.

Llegando a la conclusión de que las limitaciones que el gobierno ha impuesto se han tomado en cuenta para obtener mayor control en las importaciones para las empresas importadoras. Véase Tabla N°14 y Gráfico N°10.

3.6.7.8 Comercialización en las Provincias de Pichincha e Imbabura marca Kía

Tabla 15. MARCA KIA

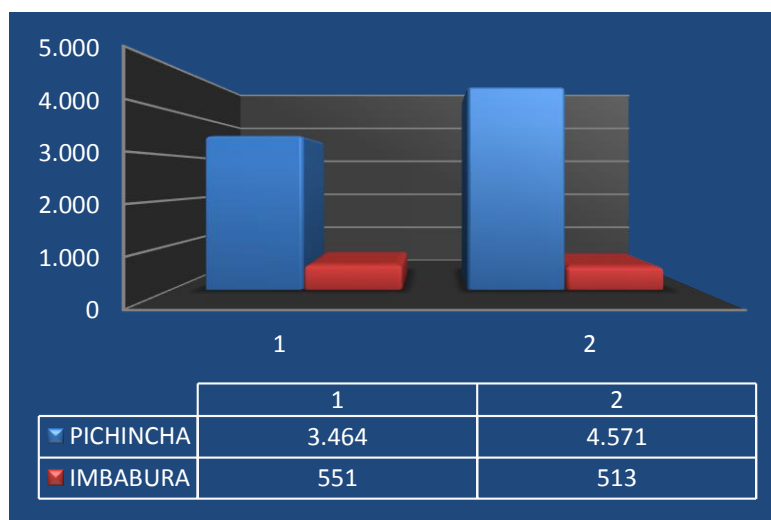
PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	3.464	4.571
IMBABURA	551	513



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 11. MARCA KIA



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las ventas de vehículos de la marca Kía en el país, correspondiente al año 2012 fueron de tres mil cuatrocientos sesenta y cuatro unidades; mientras que en el año 2013 sus ventas fueron de cuatro mil quinientos setenta y un CBU; con un incremento del uno punto cinco por ciento, resaltando que en la provincia de Pichincha tubo mayor demanda que la provincia de Imbabura.

En la provincia de Imbabura las ventas tanto para el año 2012 como 2013, se mantuvieron, debido a varios factores entre ellos: ingreso económico de las familias, CBU ensamblados e importados, marcas reconocidas, etc. Véase Tabla N°15 y Gráfico 11.

3.6.7.9 Comercialización en la Provincias de Pichincha e Imbabura marca Mazda

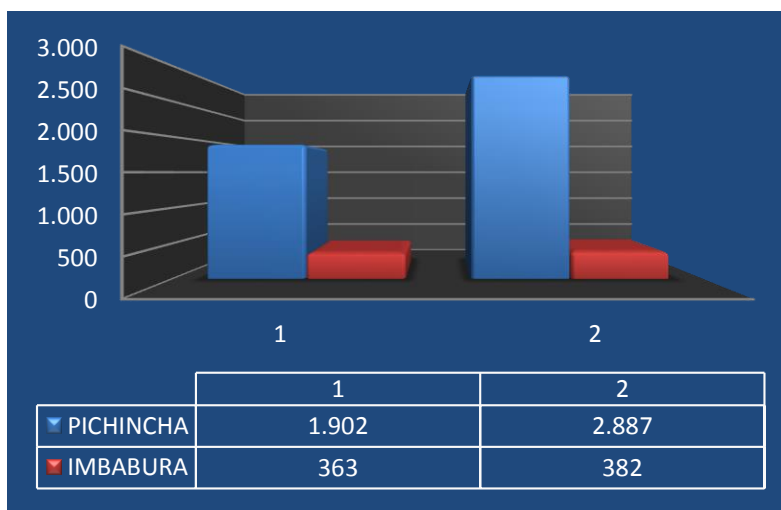
Tabla 16. MARCA MAZDA

PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	1.902	2.887
IMBABURA	363	382



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 12. MARCA MAZDA



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

En Ecuador la Marca Mazda representada por la empresa Maresa, las ventas para la Provincia de Pichincha en el año 2012 fueron de mil novecientos dos unidades, mientras que en el año 2013 fueron de dos mil ochocientos ochenta y siete vehículos, lo que significa que hubo un incremento del uno punto cinco por ciento; mientras que en la provincia de

Imbabura el incremento entre los años anteriormente mencionados tienen un incremento del cero punto tres por ciento. Véase Tabla N°16 y Gráfico N°12.

3.7. PROCESAMIENTO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.7.1 Análisis e Interpretación de Resultados.

En la recolección de información se utilizó las técnicas o instrumentos como la encuesta y entrevista que fue dirigido a las empresas importadoras de CBU de la Provincia de Pichincha, el cual se desarrolló el siguiente proceso.

- Se realizó una planificación con cada una de las empresas importadoras de la Ciudad de Quito como son: General Motors, Maresa, Kía, para así obtener una cita con el departamento de importación. Y solicitar el permiso respectivo para la recolección de información.

- A las empresas anteriormente mencionadas, se tuvo continuidad con la presentación tanto del estudiante como de las personas encargadas en los diferentes departamentos, siguiendo un proceso de presentación con cada uno de los materiales acorde a las instalaciones o planta.

- Las personas encargadas del departamento de importación, se dirigieron con un dialogo acerca de las licencias de importación como una información y conocimiento general del estudiante y el objetivo de las entrevista a desarrollarse.

- Se plantearon las preguntas con el representante del departamento de Importación y así obtener las entrevistas e información necesaria.
- Con la información recolectada por cada uno de las empresas se procedió a la elaboración de la tabulación para analizar las preguntas que tienen mayor significado. Utilizando como herramienta Excel para analizar y graficar resultados.

A continuación se presenta las técnicas aplicadas en la investigación:

- **Observación.**- Se realizó de forma directa en visita a cada una de las empresas.
- **Encuesta.**- Para el desarrollo de las preguntas fue a cada uno de las personas encargadas con el departamento de importaciones, con el propósito de conocer el efecto al aplicarse las licencias de importación.
- **Entrevista.**- Se recolectó información acerca del efecto que tuvieron las Licencias de Importación al momento de la Importación de CBU dentro de la empresa, realizando preguntas aleatorias.

Dentro de la investigación se recolecto información de cada una de las empresas, y el proceso que anteriormente realizaban para importar.

3.7.1.1 Análisis de resultados de la encuesta realizada en la Provincia de Pichincha.

A continuación se presenta el análisis de cada una de las preguntas a desarrollarse en las cuatro empresas dentro de la ciudad de Quito, para así conocer el efecto de las licencias de importación.

ENCUESTA

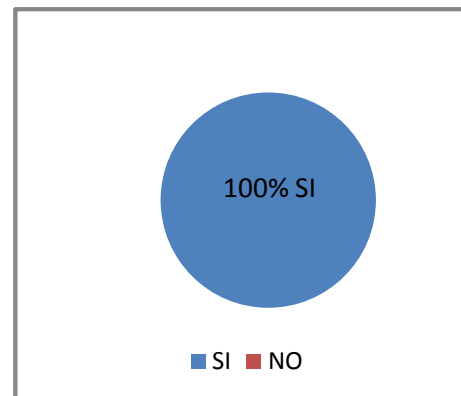
1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las licencias de importación para la Importación de CBU?

Tabla 17. ENCUESTA

SI	NO
100%	0%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 13. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las personas encargadas en el departamento de Importaciones, respondieron afirmativamente al conocimiento acerca de las licencias de

importación. Ya que son profesionales que se encuentran actualizados con la información del medio automotriz y sus efectos.

Determinando que estas personas contribuyen con un aporte muy importante, para desarrollo de la encuesta.

2. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cual es la comparación con respecto al año 2011 y 2012 en el área de ventas?

De acuerdo a cada empresa tenemos:

OBB General Motors

- Dentro del año 2011, sus ventas fueron de -2.5% con respecto al año 2010.
- Año 2012, sus ventas alcanzaron -18% dentro de este año con la aplicación de las Licencias de Importación, ya que no podían importar a cantidad y clase deseada.

Tabla 18. ENCUESTA

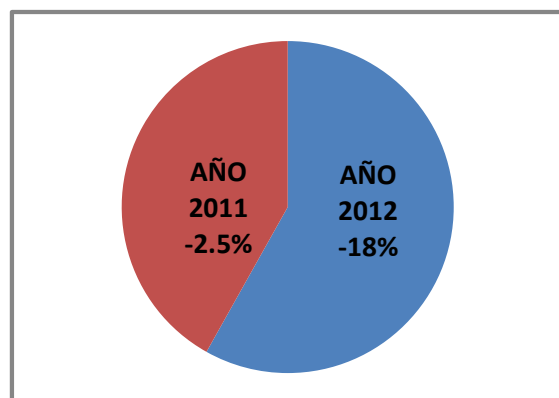
ENCUESTA

AÑO	
2011	2012
-2.5%	-18%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico

14.



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

MARESA

- Año 2011, corresponden al -5%
- Año 2012, corresponden al -10%

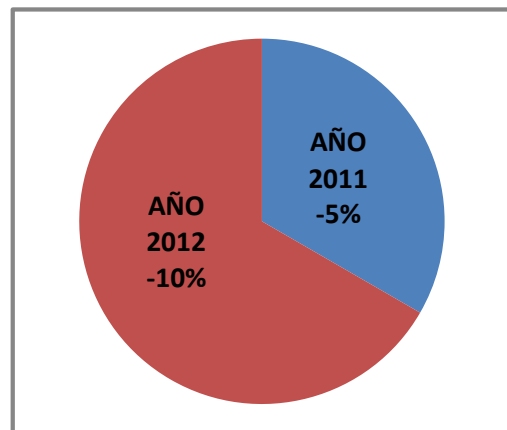
Se determina que el gobierno buscaba un equilibrio en la salida de divisas, e incrementar la productividad en el país, pero no se desarrollaron las industrias.

Tabla 19. ENCUESTA

EMPRESA MARESA	
AÑO	
2011	2012
- 5%	- 10%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 15. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

KÍA

- Dentro del año 2011, se vieron afectados con el -5%
- Año 2012, con un porcentaje del -15%

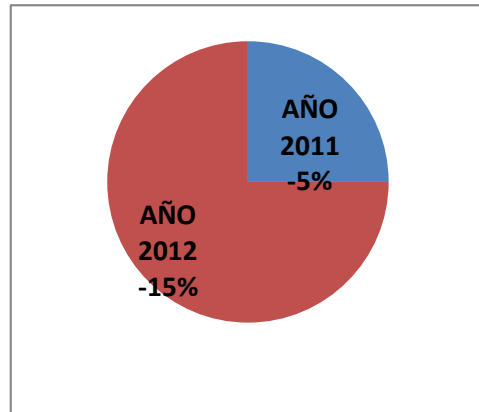
Porque se aplicaron las Licencias de Importación y no se puede satisfacer al 100% al cliente.

Tabla 20. ENCUESTA

EMPRESA KÍA	
AÑO	
2011	2012
- 5%	- 15%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 16. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las licencias de importación tuvieron diferentes impactos para las empresas importadoras debido al cambio en sus operaciones y sobre todo a la planificación en sus ventas, por la medida adoptada por parte del gobierno nacional, sin tomar en cuenta que las restricciones ya estaban anteriormente en la importación de 52 sub partidas de diferentes productos.

3. Cuál es la clase de CBU que tuvo mayor participación en el año 2012?

Análisis

Para las empresas importadoras sobresalió que la clase que tuvo mayor acogida y preferencia por el usuario fue Chevrolet, con la participación en el mercado del 42.5%.

El usuario prefiere actualmente el vehículo o marca tradicional ya posicionada en el mercado, porque la mayoría de las personas cuentan con ese vehículo y tienen buenas referencias con respecto a la marca.

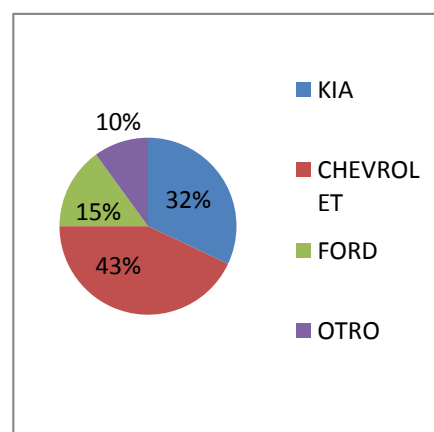
Esta marca es muy importante dentro del país, porque además de tener buenas referencias, cuenta con ventas tradicionalmente favorables y con modelos que satisfacen de manera favorable las expectativas y proyecciones del usuario.

Tabla 21. ENCUESTA

CLASE DE CBU CON MAYOR PARTICIPACIÓN			
KÍA	CHEVROLET	FORD	OTRO
2%	43%	15%	10%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 17. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

4. La Casa Comercial al regirse a esta nueva medida, se vio afectado su nivel de inversión, en qué porcentaje?

Análisis

Las Empresas se vieron afectadas en un 30%, porque los proyectos que tenían anteriormente ya no se ejecutarían y no había como detenerlos y esto suspendía el 20% de la reducción.

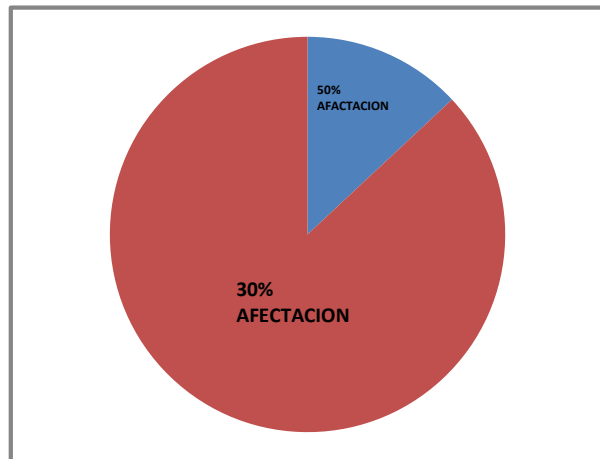
Como también las restricciones afectaron las ventas por proyección para la comercialización.

Tabla 22. ENCUESTA

AFECTACIÓN NIVEL DE INVERSIÓN		
PORCENTAJE		
30%	50%	80%
2	1	0

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico18. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

5. Que Estrategias de Comercialización innovadoras utilizaron con la aplicación de las Licencias de Importación de CBU. Mencione cuatro y porque?

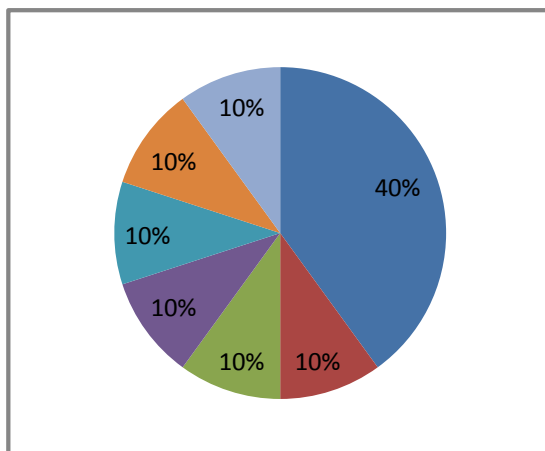
Las estrategias a utilizarse son:

- Facilidades de pago, para mejorar las ventas
- Promoción de accesorios
- Accesibilidad de repuestos con descuentos
- Chequeos con descuentos en talleres evaluados por el concesionario
- Traer autos economicos y comercializar autos más baratos en lugares caros
- Reducir la comercialización de autos de línea alta. (Tachoes, Camaro, Mercedes, VMW. etc.)
- Cambio de propaganda de comercialización
- Se lanzaran promociones accesorización para aumentar participación del mercados.

Análisis

Con respecto a la quinta estrategia, las empresas y casas comerciales venderán las unidades más baratas en lugares o puntos estratégicos donde los diferentes consumidores sean de clase social alta y de esta manera vender las unidades más rápido.

Gráfico 19. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las empresas importadoras actualmente se rigen a promociones y publicidad para sus marcas y de esta manera llamar la atención del usuario y preferencia en sus unidades.

6. Con la aplicación de las licencias de importación, cree usted que hay ventajas o desventajas para la Importación de vehículos CBU? mencione cuatro.

A continuación se presentaran las siguientes ventajas y desventajas:

VENTAJAS

- Incentivar el producto interno (consumo)
- Genera fuentes de empleo
- Equilibrio en Importaciones
- Desarrollo de Industria Nacional

DESVENTAJAS

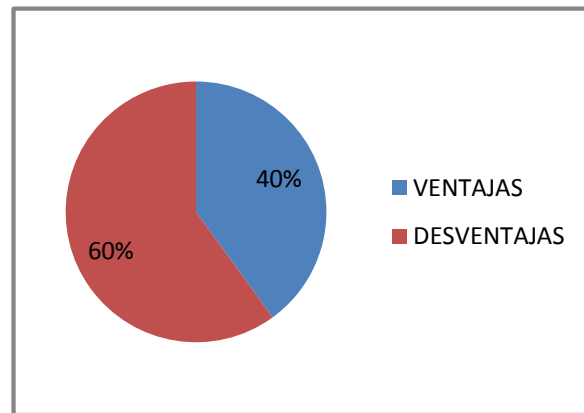
- Licencias con cupos mínimos
- Aceptación en el mercado para cubrir la demanda
- No se cuenta con un portafolio de productos de acuerdo al mercado
- No se cubre el 100% de la demanda.
- Escases de vehículos
- Menores ventas

Tabla 23. ENCUESTA

EMPRESA	UNIDADES
Ómnibus BB	10000
MARESA	5000
KÍA	3000

FUENTE: ENCUESTA

Gráfico 20. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

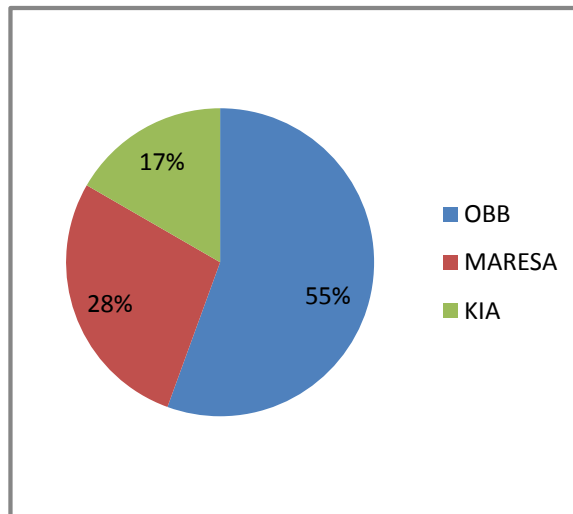
7. Cuál es la cantidad de CBU que actualmente mantiene la casa comercial después de la aplicación de las Licencias de Importación?

Análisis

La cantidad que mantienen las empresas de acuerdo a la importación de CBU con la aplicación de las Licencias de Importación corresponden al 17% en KÍA, con respecto a Ómnibus BB General Motors con 10.000 unidades al

año y Maresa corresponden también al 28% porque no pueden cumplir con todos los segmentos de automóviles para el usuario.

Gráfico 21. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO: Alexandra Santillán

8. Al aplicarse las licencias de importación, se vio afectado la economía del país?

Análisis

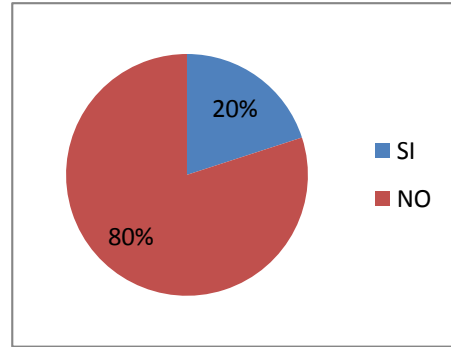
La economía del país de acuerdo a la encuesta planteada, no se vio afectada ya que se permite el desarrollo a las empresas pequeñas para compensar, lo cual permite contratar mano de obra nacional y generar fuentes de empleo en el país.

Tabla 24. ENCUESTA

CONDICIÓN	PORCENTAJE
SI	20%
NO	80%

FUENTE: ENCUESTAS
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 22. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTAS
ELABORADO: Alexandra Santillán

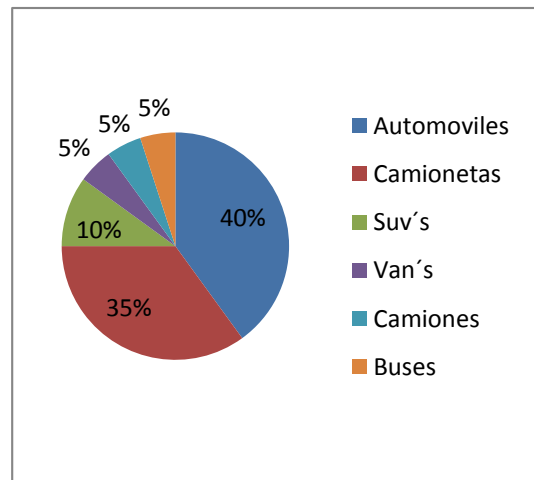
9. Con la aplicación de las Licencias de Importación en el año 2012, cuál fue el segmento de automóviles más vendidos?

Tabla 25. ENCUESTA

SEGMENTO	PORCENTAJE
Automóviles	40%
Camionetas	35%
Suv's	10%
Van's	5%
Camiones	5%
Buses	5%

FUENTE: ENCUESTAS
ELABORADO: Alexandra Santillán

Gráfico 23. ENCUESTA



FUENTE: ENCUESTAS
ELABORADO: Alexandra Santillán

10. Como considera usted que actualmente se encuentra el país, con la aplicación de las Licencias de Importación?

Dentro del país existen aspectos positivos con las licencias de Importación, uno de ellos es el crecimiento de la Industria autopartista en Ecuador, sin embargo el gobierno debe tomar en cuenta que como país, tenemos ciertos límites alcanzables, ya sea en inversión o tecnología, los cuales hacen que las expectativas del gobierno; sean diferentes, de cierta manera para la industria automotriz.

Como también se encuentra equilibrada la balanza comercial, mejorando la economía nacional, y fomentando la producción nacional.

Análisis

Las encuestas realizadas a las personas encargadas del departamento de importación de las tres empresas de estudio como son: General Motor – Ómnibus BB, Aymesa y Maresa; son muy importantes para la presentación de un buen trabajo; como también estas entrevistas para la estudiante representan un aporte para sus conocimientos al igual que el interactuar con profesionales que se encuentran en el medio y despejar sus dudas, brinda un interés sobre sus conocimientos del medio y sobre todo aportar con un granito de arena para las empresas ensambladoras, esta experiencia representa la no conformación de que solo se termine el trabajo investigativo, sino que este tiene un interés muy importante para el desarrollo país principalmente.

Tabla 26. FODA

3.7.2 FODA de la Industria automotriz en relación a los CBU

DEBILIDADES	FORTALEZAS
Falta de programas de capacitación en todas las áreas	Presencia de varios años en el mercado para el sector automotriz
Efecto negativo por importaciones de CBU por restricción	Cercanía de países para exportar CBU nacionales
Tecnología limitada	Posicionamiento y reconocimiento de CBU y CKD's en el mercado
Falta de capacitación para áreas técnicas	Planificación de ventas
Falta de recursos económicos	Capacidad de negociación
Personal no calificado en el sector automotor	Seguimiento de atención a clientes por internet
Falta de programación para elaborar planes estratégicos	Conocimiento del mercado
Limitada interrelación de los vendedores hacia los clientes	Precios competitivos
Falta de coordinación para las diferentes áreas	Imagen y credibilidad de la empresa importadora
Desventajas competitivas potenciales	Ventajas competitivas
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Reducción de la demanda de CBU y CKD's nuevos en el mercado	Desarrollo de industrias nuevas que conforman la cadena productiva
Ingreso de nuevos competidores al mercado	Mejoramiento para los procesos y nuevos productos de la cadena productiva
Preferencia del consumidor por CBU importados	Posicionamiento de las tres empresas ensambladoras más grandes en el país
Inestabilidad económica y política del país	Fabricación y desarrollo de CBU tomando en cuenta consideraciones con el medio ambiente
No cuentan con portafolio completo de sus productos de CBU y CKD's	Información sobre comportamiento del mercado con creación de nuevas empresas
Costos de logística altos para las importaciones	Crecimiento del mercado nacional con las diferentes marcas de CBU y CKD's
Ingreso de CBU y CKD's desde otros países a bajo costo	Reconocimiento por parte del cliente por el servicio y producto ofertado
Niveles crecientes de desempleo	Cambio de la matriz productiva
Riesgos del ambiente	Situación favorable de las industrias
Globalización	Aprovechamiento de tecnología

Elaborado: Alexandra Santillán

3.7.3. Validación de la idea a defender.

La aplicación de las licencias de importación para los vehículos CBU, incrementaran la producción y comercialización de vehículos nacionales.

V. PROPUESTA

5.1. TÍTULO

Análisis de la Industria Automotriz en Ecuador, de la Sustitución de Importaciones al Fomento y Promoción de las Exportaciones.

5.2 JUSTIFICACIÓN

El Presente Proyecto con la aplicación del objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir (2013-2017), “Impulsar la transformación de la Matriz Productiva” tiene el fin de fortalecer las industrias del sector de la cadena productiva del sector automotriz. Protegiendo de esta manera a la producción nacional y tratar de buscar un equilibrio dentro de la Balanza Comercial del país.

El cambio de la matriz productiva ha permitido la formación de nuevas Mipymes, y de esta manera desarrollar la competitividad y productividad dentro del sector automotriz, promoviendo la transformación, innovación, fortalecimiento y crecimiento de nuevas industrias, que conllevan a la exportación de productos automotrices.

La formación de las nuevas Mipymes son fuentes de crecimiento e innovación, el cual pretende brindar atención a los sectores priorizados, por medio de la ayuda que brinda el gobierno al cambio de la matriz productiva. Entre ellos se destaca al sector automotriz, donde estas industrias deben presentar mayor valor agregado, brindar mejores servicios por medio del conocimiento tecnología e innovación.

El sector automotriz dentro del país es muy importante ya que forma parte de una importante economía, debido al encadenamiento productivo que representa dicho sector. Además se pretende alcanzar diferentes oportunidades de asociatividad, laborales, comerciales y de exportación, ya que el gobierno nacional sostuvo que las empresas ensambladoras del país Aymesa, Ómnibus y Maresa, tienen que formar parte de las industrias existentes y tratar de formar una asociatividad, porque las unidades que se ensamblen en Ecuador, con un mayor componente nacional; tendrán un arancel bajo, razón por la cual estas ensambladoras tienen que ayudar a crecer a las diferentes Mipymes directa e indirectamente.

El presente estudio plantea una posible solución a la problemática existente, como también sirva de guía para las generaciones futuras, quienes persiguen el mismo objetivo; de ayudar o contribuir con el desarrollo de estas provincias, puesto que se presentan datos y estadísticas de interés. Demostrando que esta investigación ayudara al desarrollo de las diferentes provincias del país.

5.3 OBJETIVOS.

5.3.1 Objetivo General.

Realizar un Análisis de la Industria Automotriz en Ecuador, de la Sustitución de Importaciones al Fomento y Promoción de las Exportaciones.

5.3.2 Objetivo Especifico

- Recopilar información requerida para determinar el estudio.
- Diagnosticar la variación de las exportaciones del sector automotriz periodo 2008-2014.
- Presentación de los resultados.

5.4. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA.

5.4.1 RESUMEN

La Industria Automotriz en distintos países ha generado varios impactos en sus economías, por medio del uso de nuevas tecnologías e innovación.

En Ecuador, de acuerdo a la transformación de la Matriz Productiva, varios sectores e industrias se encuentran en un cambio por medio de especializaciones y la utilización de implementación tecnológica y de esta manera desarrollar una sociedad del conocimiento e innovación, gracias al aporte significativo que el gobierno ecuatoriano brinda a los sectores priorizados entre ellos el sector automotriz, se ha incrementado nuevas plazas de trabajo como también la industrialización de varias Mipymes y sobre todo las nuevas alianzas que mantienen las empresas ensambladoras con microempresas que fabrican accesorios, que son necesarios para el acabado final de un vehículo.

Es por ello que Ecuador como en los años sesenta y setenta opto por el modelo de “Sustitución selectiva de Importaciones”, para frenar las importaciones principalmente de CBU (Vehículos completamente armados) y CKD (Partes y piezas que conforman un vehículo), y de esta manera buscar un equilibrio dentro de la Balanza Comercial.

Con esta sustitución, el gobierno pretende que las diferentes industrias se desarrollen y que las ensambladoras al formar una asociación con las industrias de la cadena productiva, utilicen el mayor componente nacional y de esta manera tanto los vehículos como sus accesorios por medio de una tecnología y una mejor calidad sean generadores de mayor valor agregado para a su vez ser exportados.

5.4.2 INTRODUCCIÓN

En Ecuador en los últimos cinco años, el sector automotriz presenta una restricción cuantitativa para la importación de vehículos completamente armados CBU, para los importadores el cupo asignado se determinó en función de los montos totales tanto en unidades como en dólares FOB importados.

Estas medidas restrictivas fueron aplicadas para todas las sub partidas de automóviles, camiones, camionetas, SUV's, VAN's. las licencias se aplicaron con el propósito de proteger la producción nacional como al medio ambiente, ya que en estos últimos cinco años los gases emitidos están causando daño al ecosistema y la capa de ozono, por ende se pretende frenar las importaciones.

El fin que persigue el gobierno es buscar un equilibrio dentro de la Balanza Comercial, si recordamos que en el año 2010, hubo un déficit comercial con un valor de 1.978,9 millones en comparación del año anterior, la causa principal es por consecuencia de la contaminación ambiental y la protección a la producción nacional; lo cual llevo a una restricción cuantitativa sin tratar de contradecir las normas que emite la CAN y la OMC; los cuales se prohíbe a los países miembros restringir las importaciones.

Cabe recalcar que los cupos y las cuotas impuestas mediante la “restricción ambiental”, se tomó en cuenta la cantidad total en unidades y valor FOB importados, para las empresas importadoras que en el año 2010 tuvo una reducción de un treinta por ciento (30%), determinando los mismos montos para los años 2012 - 2013 y 2014. De acuerdo al AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador), se toma estas medidas por el incremento arancelario para los vehículos de hasta 1.900 cc (de 35% a 40% en Diciembre del 2010), por el aumento del impuesto a la Salida de Divisas

ISD (del 2% al 5% a Noviembre del 2011) y la entrada en vigencia de la Ley de Regulación de Créditos de Vivienda y Vehículos en Junio del 2012.

Resaltando que incidieron de manera negativa al mercado automotor nacional por consiguiente un incremento en el precio final de los vehículos de los segmentos restringidos, limitando la oferta de modelos y el financiamiento para los usuarios que optaban por el crédito vehicular.

Estas restricciones en el año 2012, dentro del mercado nacional automotor contrajeron una reducción de ventas significativas del menos un trece por ciento (-13%). A continuación se presentan las ventas de las provincias más grandes del país, de acuerdo a las restricciones impuestas:

Cuadro 6. VENTAS AÑO 2012

PROVINCIA	% VENTA	UNIDADES
PICHINCHA	40,10%	48.715
GUAYAS	26,90%	32.621
TUNGURAHUA	7,20%	8.739
AZUAY	6%	7.380

FUENTE: CINAIE

ELABORADO: Alexandra Santillán

En comparación del año 2011 al 2012, la venta de acuerdo a la comercialización de vehículos correspondiente a:

Cuadro 7. VENTAS PERIODO 2011 - 2012

SEGMENTO	% VENTA	REDUCCIÓN AÑO ANTERIOR
AUTOMÓVILES	44%	14,30%
SUV´S	22,23%	13,90%
CAMIONETAS	19,70%	12,80%
VAN´S	3,70%	21,34%

FUENTE: CINAIE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las disminuciones que presentan estos dos años, son fruto de las restricciones a las importaciones, ocasionando un desequilibrio e inestabilidad tanto para las empresas importadoras como las casas comerciales, por ende quien sufre las consecuencias es el usuario quien de manera directa e indirecta adquiere un vehículo.

5.4.3 ANTECEDENTES

Un vehículo es un bien que demanda de varios elementos esenciales para un buen desempeño. Es por ello que las diferentes industrias que conforman esta cadena son muy importantes y por ende los sectores como: plástico, caucho, textil, metalurgia, talleres de reparación, electrónica, etc. Gracias al nuevo cambio que actualmente representa la transformación de la matriz productiva para el país; se determina que el sector automotriz contribuye con un aporte significativo para el estado, pero como otra cara de la moneda también demanda mayores elementos que determina problemas de contaminación, destrucción ambiental, accidentes, costos, etc.

Es por ello que para Ecuador, la etapa de “Sustitución de Importaciones”, es tomada en cuenta dentro de la producción de varios bienes que conforman la cadena productiva del sector automotriz, al igual que las industrias intermedias de partes y piezas. Al retomar los datos que representaban alrededor de los años sesenta, se dio origen a este esquema de sustitución de importaciones, los cuales representaban tener mayores costos, para los países no tan desarrollados o en vías de desarrollo como Ecuador, porque el país no contaba con economías de escala y no sufría ningún tipo de desarrollo.

Un acontecimiento importante que Ecuador, mantuvo alrededor del año 1977, se establece la Corporación de la Industria Automotriz, por medio del Acuerdo de Cartagena, en 1978; se determina la Cámara de la Industria Automotriz (CINAE), con el fin único de fortalecer y fomentar la Industria Automotriz del país, formada por las empresas existentes como ensambladoras, de autopartes y todos los materiales complementarios.

Estas restricciones fueron establecidas para las empresas importadoras, porque dentro de la economía del país se determinó un encarecimiento sobre costos de materia prima, insumos que de manera directa afectaron y elevaron los costos del producto final.

5.4.4 SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES

Recordando los acontecimientos sobre la sustitución de importaciones en la década en los sesenta y setenta; la industrialización y sustitución de importaciones que los gobiernos empleaban, eran estrategia que utilizaban para optar por un cambio y ayudar a buscar un equilibrio dentro de la balanza comercial.

Se tomó este modelo porque, se pensaba que el sustituir productos en un país en vías de desarrollo como Ecuador, economizaría los recursos con los que ya contaba el país, se desarrollaría la producción nacional a mayor escala, se generarían mayores empleos y fomentaría las mejores producciones, y de esta manera convertirse en nuevos fondos exportables con este nuevo crecimiento.

Esta nueva generación trajo consigo, el mejor consumo de los ecuatorianos por los productos que el mercado ofertaba y demandaba, fruto de esto, los ingresos per cápita aumentaron y la población aumento. Razón por la cual para poder terminar un producto o bien no se contaba con los recursos, presupuesto y los insumos necesarios y se optó por realizar varias compras desde el exterior sin importar la cantidad, por consiguiente se determinó que el país ya mantenía una deuda pendiente que con el pasar del tiempo porque las diferentes empresas importaban y compraban el material necesario sin limitaciones, y el país cada vez mantenía un endeudamiento mayor.

La sustitución de importaciones con el paso del tiempo trajo consigo, altos subsidios a la industria local, como también altos impuestos a las importaciones así mismo se asignó barreras a las importaciones, por medio de los cupos impuestos para las empresas importadoras.

Además la moneda local sobrevaluada, facilito la importación de bienes de capital que tradicionalmente son caros en el extranjero y por esta razón aún más se desestabilizo la balanza comercial, ya que las compras desde el exterior eran a mayor precio que los nacionales.

Estas son las causas que originaron la promoción de industrialización y la protección de la producción nacional y el medio ambiente. Mediante la industrialización y fortalecimiento de varias industrias con la obtención de

productos o bienes con mayor valor agregado, se fomentara las exportaciones para los productos de mejor calidad, y este fortalecimiento trae consigo el aumento del empleo local, mayor utilización de la tecnología y de esta manera ayuda a mejorar el nivel de vida de las personas.

Ecuador acogió el modelo que la CEPAL recomendaba como la de suministrar los servicios públicos, construcción de diferentes obras de infraestructura, el desarrollo industrial, estos ítems se consideraban como algo especial para conseguir un desarrollo para el país.

El modelo de Industrialización Sustitutiva de Importaciones formó un pacto implícito de “Modernización Social” entre trabajadores, empresarios y políticos, porque se pudo formar un conjunto de instrumentos proteccionistas, el cual se constituyó en la primera política de Estado; por medio de la unión con el progreso y desarrollo que se alcanzó en aquellas épocas; por consiguiente se pensaba que era la mejor alternativa para superar el subdesarrollo.

5.4.5 CUPOS PERIODO 2011-2014 - RESOLUCIÓN N°66

Al igual que la década de los ochenta, actualmente el país, cuenta con restricciones impuestas por medio de las resoluciones que el organismo encargado como es el COMEX (Comité de Comercio Exterior) emite, para impedir el ingreso de CBU; para las ensambladoras del estudio como son: Aymesa, Maresa y Ómnibus BB, quienes tienen la obligación de acatar estas disposiciones para buscar un equilibrio dentro de la balanza comercial del país, la protección de la producción nacional y sobre todo el cuidado del medio ambiente.

Cuadro 8. RESOLUCION N°66

EMPRESA	PARTIDA ARANCELARIA	CUOTA ANUAL EN	CUOTA ANUAL
		DÓLARES FOB	EN UNIDADES
ÓMNIBUS BB	8704211090	13,444.20	1
MANUFACTURAS ARMADURÍAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
	8703239090	9,021,020.48	596
	8703249090	639,904.93	23
	8704211090	2,320,462.87	165
AEKÍA S.A	8703229090	13,725,741.40	2,412
	8703239090	16,213,516.90	1,674
	8703241090	192,577.70	9
	8703249090	883,137.50	55
	8703319090	8,302.00	1
	8703329090	2,130,240.00	210
	8703331090	86,800.00	4
	8703339090	41,048.00	2
	8704211090	69,048.00	7

FUENTE: COMEX, RESOLUCIÓN N°66
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

De acuerdo a los acontecimientos presentados en décadas anteriores, el actual gobierno opto por el mismo método, pero para algunos sectores y representantes de cada industria o sector, se han visto con inconvenientes por las decisiones tomadas por el gobierno.

Cabe recalcar que estas decisiones fueron tomadas en cuenta para que el país, opte por el desarrollo dentro de las diferentes áreas y que se exponga los diferentes productos para la exportación. Estos cambios reflejan en

Ecuador un desarrollo para las diferentes industrias que signifiquen cambios tecnológicos, de estructura y de innovación. Y de esta manera mejorar los ingresos de las familias y por ende el desarrollo del país.

5.4.6 LA NUEVA POLÍTICA ECONÓMICA

El sector automotriz a pesar del tiempo, sigue siendo generador de ingresos importantes para el país, determinando nuevas políticas gubernamentales para proteger a los productos que Ecuador produce y de esta manera consumir lo nuestro.

Razón por la cual la política económica del país, con miras desde una perspectiva desventajosa en varios factores negativos que influyen a la toma de nuevas decisiones y frenar las importaciones. Estas nuevas políticas tienen como objetivo que los productores, ensambladores, consumidores, opten por el consumo nacional y que lo importado pase a formar parte de algo secundario.

Se optó por aplicar el modelo de sustitución de importaciones “Hacia Afuera”, para que de esta manera los productos de la cadena productiva del sector automotriz vendan sus productos a las ensambladoras para obtener un vehículo al menos con un 50% del uso del mayor componente nacional.

En los años sesenta, la implementación de sustitución de importaciones, trajo consigo deterioro en los términos del intercambio comercial, y desequilibrio de la balanza comercial, este proceso de industrialización formo círculos viciosos ya que las diferentes industrias se especializaron en cada área de producción, y como consecuencia cada empresa buscaba ser independiente y no buscaba ayuda del gobierno, razón por la cual un desequilibrio en el campo laboral, artesanal; por ende la distribución de los diferentes ingresos dependía de una sola industria.

En la década de los setenta, a pesar de la industrialización, se determinaba que existiría un cambio de esperanza con el crecimiento dentro de la capacidad productiva, distribución dentro del mercado interno y liderando este sector, con su crecimiento ser exportado. Pero el estilo de crecimiento provocó un endeudamiento; por la insuficiencia del producto o bien exportador.

En la década de los ochenta, el endeudamiento creció debido, a las políticas del ingreso, esto repercutió para la década de los noventa; porque existían varias dificultades para la transformación productiva y eficaz que se habían planteado; teniendo como alternativa la renegociación de la deuda externa y aplicar políticas y normas para fortalecer el estado y las relaciones con los diferentes sectores tanto público como privado. Con el objetivo de reducir la brecha de equidad.

En esta década, el modelo de industrialización como sustitución, tenían como objetivo regular los mercados internos y planificar las inversiones tanto públicas como privadas, pero al darse cuenta que por utilizar el proteccionismo, los diferentes criterios de justicia social, protección laboral, subsidios, se vieron vanos ya que los esfuerzos por conseguir esos objetivos no fueron alcanzados.

Un aspecto positivo por medio de la nueva política económica, en esta década fue el provecho de un periodo de prosperidad, desarrollo económico y estabilidad social; porque se observaron progresos en todas las áreas, plazas y actividades que el país mantiene, se optó por un cambio en diferentes áreas como: salud, educación, comunicación, red vial, servicios básicos, desarrollo de las industrias, infraestructura, una reducción de la mortalidad infantil y el analfabetismo; y como consecuencia de estos beneficios se elevó el ingreso per capital. Estos progresos y desarrollos que

mantiene el país, la economía del mismo trajo consigo la regulación con la ejecución de programas sociales, el estado fue multiplicando sus acciones y funciones con cambios progresivos, con los aportes y aspectos sociales de economías, los cuales se denominan economías mixtas.

5.4.7 RAMA DE ACTIVIDAD DE ACUERDO A LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA PERIODO 2013-2014

De acuerdo a datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador, la población económicamente activa dentro del área urbana, se distribuye para las dos ramas esenciales para el sector automotriz como son: Industrias Manufactureras y Comercio, Reparación de vehículos. Correspondientes a los siguientes datos:

Cuadro 9. RAMA DE ACTIVIDAD APORTE SECTOR AUTOMOTRIZ

RAMA DE ACTIVIDAD	ÁREA URBANA	
	DIC.2013	DIC.2014
Industrias Manufactureras	13,30%	12,50%
Comercio, Reparación de vehículos	23,40%	24,30%

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Estas ramas de actividad corresponde para personas mayores 18 años y son personas asalariadas, que se encuentran inmersas dentro de las diferentes áreas dentro del sector automotriz y a las industrias conexas, percibiendo un salario digno, que cabe mencionar que en el año 2014

correspondía a 340,00 USD, y desde el 01 de Enero del 2015, el salario básico unificado es de 354,00 USD.

Cabe mencionar que el empleo para las industrias manufactureras y comercio, reparación de vehículos ha crecido en el 1,10%, este incremento significa un aporte importante para la economía del país, debido al cambio de la matriz productiva el cual ayuda al desarrollo de las diferentes Mipymes a la industrialización.

5.4.8 TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA Y FOMENTO A LAS EXPORTACIONES

En la actualidad el gobierno nacional, ha generado varios cambios favorables para las diferentes industrias y en especial para los sectores priorizados entre ellos el sector automotriz, estos sectores son representativos y por ende generan nuevos ingresos y aportes para el estado.

Es por ello que el cambio de la matriz productiva, se lo ejecuta partiendo de una planificación, siendo precursora de felicidad, diversidad cultural y ambiental; brindando equidad y un crecimiento y desarrollo para el país. En la actualidad el gobierno ecuatoriano busca una transformación o cambio para el país, porque ya es tiempo de dejar el pasado atrás y que el país con miras de un desarrollo beneficio, mediante un cambio de transformación dentro de las políticas y la economía que mantiene Ecuador. Es por ello que el país busca fortalecimientos y desarrollo para el talento humano principalmente, de allí se derriba los conocimientos adquiridos mediante el uso de tecnología avanzada como la modernización; con el fin de obtener nuevas habilidades, destrezas y los conocimientos necesarios para ponerlas en prácticas dentro de las diferentes industrias.

Este cambio presenta nuevas oportunidades para las diferentes industrias, ya que la producción juega un papel muy importante dentro de la economía del país, siendo un ente principal para la comercialización, venta y exportación de acuerdo a su calidad. Este progreso viene trabajando conjuntamente con el estado ya que de una u otra manera prestan ayuda mediante la otorgación de crédito para las empresas y brindando asesoría dentro de las zonas urbanas y rurales, significando ser un aporte importante para las empresas y las personas y cambiando el estilo de vida de las mismas.

Mediante las políticas que mantiene la matriz productiva por medio de la fomentación de la sustitución selectiva de importaciones, se toma en cuenta la innovación y la tecnología que es parte principal del proceso productivo, Este apoyo es para las Mipymes del país, pero principalmente para los sectores priorizados, quienes tienen la oportunidad de optar por este cambio, como también busca el fin común que es la protección del medio ambiente y de las personas, por consiguiente esta decisión busca alcanzar un equilibrio dentro de la balanza comercial.

La transformación de la matriz productiva es sin duda un pilar fundamental para la economía del país, sin dejar atrás la satisfacción que ha tenido estos cambios con respecto a los aspectos como: salud, vivienda, educación y ahora la transformación, cambio y desarrollo de las industrias.

Estos cambios reflejan un avance tanto tecnológico como científico y brinda oportunidades laborables dentro de los diferentes sectores, como también brinda apoyo, confianza, credibilidad y sobre todo la oportunidad de expandirse o realizar cambios internacionales, ya sea de estudiantes, empresarios o productos mediante franquicias. Es sin duda una de las mejores proyecciones o planes que el gobierno está ejecutando, y el país se

lo mira con perspectivas de un cambio próspero y duradero, siempre buscando nuevas alternativas para el desarrollo.

5.4.9 PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS CBU DE LAS TRES EMPRESAS ENSAMBLADORAS ÓMNIBUS BB, AYMESA Y MARESA, PERIODO 2009-2014

Las restricciones impuestas a las importaciones de CBU (vehículos completamente armados), se lo registro desde Junio del 2012, y seguirán en vigencia hasta diciembre del 2014, sin dejar atrás de mencionar que el gobierno nacional por medio del COMEX, mediante Resolución N°66, seguirá con la implementación de estas restricciones para cumplir con los objetivos propuestos; protección de la producción nacional y el medio ambiente. Estas limitaciones de manera directa e indirecta limita en gran cantidad la oferta que presentan las diferentes empresas importadoras y por ende las casas comerciales.

Sin dejar de mencionar que el 2013, para la producción de vehículos nuevos, fue un año en el cual mostro un panorama estable, resaltando que en los meses de Mayo y Julio de acuerdo al MIPRO (Ministerio de Industrias y productividad), se modificó el Reglamento Técnico INEC 034, y se adelantó el ingreso de CBU con doble airbag frontal, a todos los vehículos livianos año 2013 y los modelos 2014, estos a partir del mes de Junio. Estas modificaciones en los diferentes CBU livianos y sobre todo para los usuarios ha generado varias inconformidades con respecto a la adquisición del mismo debido al precio, proceso de matriculación y comercialización. Y sin dejar atrás la seguridad de las personas, es por esta razón que se implementara de otro airbag.

De acuerdo al AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador) estas medidas a puesto en alerta a las diferentes empresas importadoras, y han solicitado que mediante Consulta Pública sobre el Proyecto de Reforma INEC 034, manifestando que esta medida es muy importante sobre todo para cuidar la vida de las personas, brindando vehículos con un equipamiento de seguridad confiable y segura, y se ha solicitado al gobierno nacional; que esta resolución sea tomada en un largo plazo mientras realizan nuevas proyecciones.

Las licencias de importación para el país, ha generado ser un contraste dentro del mercado automotriz Ecuatoriano, conjuntamente con Colombia y Venezuela; quienes también cuentan con reducciones del 6%, 7% y 32% con relación al año 2012. Siendo los únicos países de América del Sur que han sufrido estas reducciones.

La producción de las tres ensambladoras para el país han constituido ser muy importantes, resaltando que en año 2013, subieron a 67,336 unidades, este aumento abasteció al 49% del consumo local, y los segmentos más sobresalientes son automóviles el 27%, camionetas y VAN's el 3%, y camiones el 2%. Véase Cuadro N°10.

Cuadro 10. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS PERIODO 2009 - 2013

AÑOS	ENSAMBLADORAS			TOTAL
	ÓMNIBUS BB	AYMESA	MARESA	
2009	42.149	6.577	6.835	55.561
2010	54.165	13.092	8.995	76.252
2011	53.705	13.909	8.129	75.743
2012	52.959	18.613	9.826	81.398
2013	44.494	15.368	7.474	67.336

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

5.4.10 PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES PERIODO 2009-2013

Recordemos que el vecino país de Colombia, mantiene acuerdos de Libre Comercio con México y Corea; este proceso de apertura comercial, de manera directa incidió en nuestro país, y la demanda de vehículos Ecuatorianos representa una reducción del 57%, en comparación al volumen exportado en el año 2012. Sin dejar de mencionar que el mercado Venezolano también tuvo reducciones. Las tres ensambladoras Ómnibus BB, Aymesa y Maresa dentro del año 2013, registraron una exportación de 7213 unidades, con una reducción del 71% de unidades exportadas al año 2012.

Las exportaciones dentro del periodo 2009-2013, de acuerdo a las ensambladoras los segmentos más sobresalientes tenemos: automóviles, camionetas, SUV's, VAN's, y en un mínimo porcentaje buses y camiones. Véase Tabal N°27.

Tabla 27. EXPORTACIONES ANUALES POR ENSAMBLADORA

AÑO	ENSAMBLADORAS			TOTAL
	AYMESA	MARESA	ÓMNIBUS BB	
2009	3.845	0	9.999	13.844
2010	8.137	1.500	10.099	19.736
2011	9.355	1.300	9.795	20.450
2012	12.412	4.260	8.143	24.815
2013	4.747	960	1.506	7.213

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

A continuación se detallan los siguientes cuadros, donde podemos observar que cada ensambladora tuvo participación con sus diferentes segmentos a ser exportados en cada uno de los países.

**Cuadro 11. EXPORTACIÓN ANUAL POR DESTINO Y SEGMENTO
AÑO 2012**

PAIS	SEGMENTO					
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV´S	VAN´S	CAMIONES	TOTAL
COLOMBIA	3.639	4.996	3.680	756	0	13.071
VENEZUELA	3.340	4.260	1.975	740	1.429	11.744
TOTAL	6.979	9.256	5.655	1.496	1.429	24.815

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

**Cuadro 12. EXPORTACIÓN POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO
AÑO 2012**

ENSAMBLADORA	SEGMENTO					
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV´S	VAN´S	CAMIONES	TOTAL
ÓMNIBUS BB	2.117	4.996	1.030	0	0	8.143
AYMESA	4.862	0	4.625	1.496	1.429	12.412
MARESA	0	4.260	0	0	0	4.260
TOTAL	6.979	9.256	5.655	1.496	1.429	24.815

FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las exportaciones al año 2012, con respecto a los segmentos de automóviles, camionetas, SUV's, VAN's, camiones representaron veinticuatro mil ochocientos quince unidades, lo significa que hubo un incremento de cien unidades que el año anterior. Debido al fomento de

exportaciones. Véase Cuadro N° 11 (Exportación anual por destino y segmento año 2012) y Cuadro N° 12 (Exportación por ensambladora y segmento año 2012).

De igual manera las exportaciones que representan cada ensambladora del país, como Ómnibus, Aymesa y Maresa, siguen siendo representativas ya que cada año lanzan al mercado un nuevo modelo, y ahora ensamblan unidades con la utilización de mayor componente nacional, y al utilizan los vehículos con las decisiones que emite el estado y el Comex, las unidades pagaran menos aranceles. Véase unidades producidas por cada ensambladora Véase Cuadro N°13.

**Cuadro 13. EXPORTACIÓN ANUAL POR DESTINO Y SEGMENTO
AÑO 2013**

PAIS	SEGMENTO					TOTAL
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	
COLOMBIA	3.881	1.179	327	169	0	5.556
VENEZUELA	0	960	0	0	697	1.657
TOTAL	3.881	2.139	327	169	697	7.213

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

Las exportaciones con relación al año 2013, de todos los segmentos a los países de Colombia y Venezuela se ven reflejadas en el cuadro N° , los cuales representan tener una disminución con relación al año anterior, esto se debe a las restricciones con las que actualmente cuenta el país, como son la aplicación de las licencias de importación. Tanto CBU y CKD. Limitando en gran variedad de herramienta que necesita un vehículo para ensamblarlo en el país.

Como también tenemos las exportaciones por ensambladora que en todos sus segmentos existen disminuciones y en algunos de ellos no se han exportado como son. Para ómnibus no se han exportado automóviles, camiones, SUV's y VAN's. para Aymesa los segmentos de camionetas y SUV's no se exportaron, y para Maresa solo exporto camionetas en un mínimo porcentaje; deduciendo que la exportación en comparación al año anterior se exporto solo siete mil doscientos trece unidades. Véase Cuadro N°14.

**Cuadro 14. EXPORTACIÓN POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO
AÑO 2013**

ENSAMBLADORA	SEGMENTO					
	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	TOTAL
ÓMNIBUS BB	0	1.179	327	0	0	1.506
AYMESA	3.881	0	0	69	697	4.747
MARESA	0	960	0	0	0	960
TOTAL	3.881	2.239	327	69	697	7.213

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

5.4.11 APOORTE DEL PIB POR EL SECTOR DE MANUFACTURAS PERIODO 2009-2013 Y LAS TASAS DE VARIACIÓN

El aporte presentado por el sector de manufacturas desde el periodo 2009 hasta el 2013, se observa que en cada año anterior se incrementó alrededor del uno punto veinte por ciento, lo que significa que debido a los cambios y aportes que el gobierno ha brindado a los sectores priorizados ha tenido resultado favorable, porque las industrias han crecido fortaleciendo sus

conocimientos y el aporte de tecnología e innovación, y por ende la generación de nuevas plazas de trabajo y los ingresos en los hogares. Véase Cuadro N°15.

Cuadro 15. APOORTE MANUFACTURAS EN MILES DE DÓLARES

AÑOS	MANUFACTURAS MILES DE USD
2009	7.699.188
2010	8.601.697
2011	9.670.447
2012	10.785.495
2013	11.453.629

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

Análisis

A continuación se presenta la tasa de variación anual que representa el sector de manufacturas correspondiente al periodo 2009-2013, que realizando una comparación del año 2009 con relación al año anterior 2008; hubo un decrecimiento del menos uno por ciento; debido a que las empresas no eran sectores los cuales el gobierno brindaba apoyo, pero desde el periodo del 2010 al 2013; el sector de manufacturas se mantiene estable con variación de porcentajes tienen el 0,03 por ciento de crecimiento para este sector.

Actualmente la presidencia del gobierno Rafael Correa, se encuentra apoyando a los sectores priorizados y a que todas las industrias utilicen la materia prima nacional, lo que significa que habrá un incremento para posteriores años. A continuación véase Cuadro N°16.

Cuadro 16. TASA DE VARIACIÓN ANUAL MANUFACTURAS

AÑOS	MANUFACTURAS TASA DE VARIACIÓN ANUAL
2009	-1,5
2010	5,1
2011	5,8
2012	3,4
2013	5,1

FUENTE: Banco Central del Ecuador
ELABORADO: Alexandra Santillán

5.4.12 VARIACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

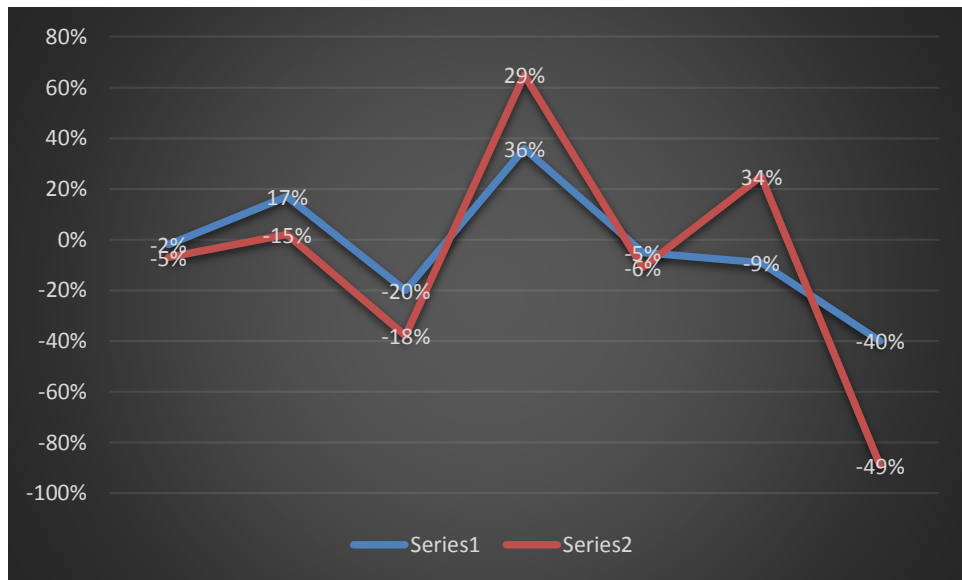
A continuación se detalla el siguiente cuadro sobre la variación de las exportaciones del sector automotriz:

Cuadro 17. EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Variación % Enero-Abril	2007- 2008	2008- 2009	2009- 2010	2010- 2011	2011- 2012	2012- 2013	2013- 2014	TCPA 2007- 2014
En USD	-2%	17%	-20%	36%	-5%	-9%	-40%	-6%
En TON	-5%	-15%	-18%	29%	-6%	34%	-49%	-8%

FUENTE: Banco Central del Ecuador, www.bce.fin.ec
ELABORACIÓN: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras,
PRO ECUADOR

Gráfico 24. EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ



FUENTE: Banco Central del Ecuador, www.bce.fin.ec

ELABORACIÓN: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

Análisis

Las exportaciones que representan dentro de los últimos cinco años, se reflejan una disminución con respecto al año anterior, cabe recalcar que en el en los años 2010-2011, se reflejan exportaciones significativas, y es justamente en este año que se presentan las restricciones a las importaciones, y el fomento de las exportaciones por medio del cambio de la matriz productiva.

El destino de las exportaciones a los destinos de Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Panamá, también representan una disminución en todos los segmentos y como observamos en los cuadros anteriores no todas las ensambladoras exportan los vehículos de todos los segmentos, cada una de ellas envían al extranjero los pedidos solicitados, y esto representa una disminución a las exportaciones totales. A continuación se presentan la participación con relación al periodo 2012-2013. Véase Cuadro N°17.

5.4.13 DESTINO AUTOMOTRIZ Y LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

Cuadro 18. VARIACIÓN POR DESTINO PAÍSES DE EXPORTACIÓN

DESTINOS	UNIDADES	Enero –Abril			Variación		Part. 2013
		2012	2013	2014	2012-2013	2013-2014	
VENEZUELA, REPUBLICA DOMINICANA	Fob Miles USD	37,088.75	47,955	1,775	29.3%	-96,30%	46.37%
	Toneladas	3,601.46	8,082	307	124.41%	-96,21%	48.35%
COLOMBIA	Fob Miles USD	68,694	45,791	47,644	-33,34%	4.05%	44.27%
	Toneladas	6,878	5,778	5,613	-16%	-2,85%	34.57%
CHILE	Fob Miles USD	2,115	2,909	2,896.53	37.51%	0.42%	2.81%
	Toneladas	565	677	743.25	19.79%	9.75%	4.05%
PERU	Fob Miles USD	1,701	1,999	1,155.48	17.53%	-42,19%	1.93%
	Toneladas	336	398	225.62	18.16%	-43,24%	2.38%
PANAMA	Fob Miles USD	5	1,439	4	27865.25%	-99,70%	1.39%
	Toneladas	1	410	1	50931.26%	-99,88%	2.45%
OTROS PAISES	Fob Miles USD	4,569	3,332	8,845	-27,07%	165.49%	3.22%
	Toneladas	1,052	1,37	1,631	30.22%	18.98%	8.20%
TOTAL	Fob Miles USD	114,172	103,425	62,321	-9,41%	-39,74%	100.00%
	Toneladas	12,435	16,715	8,52	34.42%	-49,03%	100.00%

FUENTE: Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador

ELABORADO: Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador

Cuadro 19. VARIACIÓN EN LAS PRINCIPALES SUB PARTIDAS

PRINCIPALES SUBPARTIDAS		UNIDADES	ENERO-ABRIL			VARIACION		PART.2013
			2012	2013	2014	2012-2013	2013-2014	
8704.31.10.90	LOS DEMAS VEHICULOS DE ENCENDIDO POR CHISPAS,	Fob Miles de USD	1,099	25,655		2234.43 %	-100%	24.81%
	NO CONTEMPLADAS EN OTRA PARTE	Toneladas	98	1,658		1588.20 %	-100%	9.92%
8703.23.90.90	LOS DEMAS VEHICULOS CON MOTOR DE EMBOLO	Fob Miles de USD	12,758	18,11	10,152	41.95%	-43,94%	17.51%
	(PISTON)ALTERNATIVO DE ENCENDIDO POR CHISPA	Toneladas	1.076	1,661	929	54.39%	-44,08%	9.94%
4011.10.10.00	NEUMATICOS (LLANTAS) RADIALES PARA	Fob Miles de USD	10,485	10,526	11,858	0.38%	12.65%	10.18%
	AUTOMOVILES DE TURISMO	Toneladas	2,044	2,111	1,637	3.27%	-22,45%	12.63%
8703.33.90.90	LOS DEMAS VEHICULOS DE CILINDRADA ENTRE 1.000	Fob Miles de USD	17,441	9,712	8,797	-44,31%	-9,42%	9.39%
	CM3 Y 1.500 CM3, NO CONTEMPLADAS EN OTRA PARTE	Toneladas	1,363	902	817	-33,87%	-9,42%	5.39%
4011.20.10.00	NEUMATICOS (LLANTAS) RADIALES PARA	Fob Miles de USD	3,576	5,332	5,777	49.11%	8.35%	5.16%
	AUTOBUSES O CAMIONES	Toneladas	700	998	1,067	42.70%	6.91%	5.97%
OTROS PRODUCTOS		Fob Miles de USD	68,813	34,09	25,737	-50,46%	-24,50%	32.96%
		Toneladas	7,154	9,385	4,07	31.18%	-56,63%	56.15%
TOTAL		Fob Miles de USD	114,172	103,425	61,321	-9,41%	-39,74%	100.00%
		Toneladas	12,435	16,715	8,52	34.42%	-49,03%	100.00%

FUENTE: Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador
 ELABORADO: Ministerio de Comercio Exterior y Pro Ecuador

Análisis

Tomando en cuenta los datos anotados anteriormente, podemos darnos cuenta que las restricciones impuestas para el sector automotriz, existen variaciones negativas.

De acuerdo a los datos proporcionados con respecto al periodo 2012-2013 se mantiene estable las exportaciones, pero para el periodo 2013-2014, podemos observar que existen saldo negativos para el año 2014. Determinando que las restricciones impuestas para el año anterior siguen siendo perjudiciales por la protección que el gobierno brinda al estado, con el fin único de proteger a la producción nacional y el medio ambiente.

De acuerdo a Pro Ecuador, el sector automotriz está conformado por 148 sub partidas arancelarias. Y anotamos las más importantes.

5.4.14 EMPRESAS PRODUCTORAS AUTOPARTISTAS NACIONALES

En Ecuador las empresas productoras que ayudan al fortalecimiento del sector automotriz, actualmente cuentan con apoyo del gobierno nacional, mediante el cambio de la matriz productiva, para fortalecer la oferta nacional de CKD (partes y piezas de un vehículo), el MIPRO (Ministerio de Industrias y Productividad), trabajan en la implementación y equipamiento de plantas de ensamblaje en convenio con el sector privado como las ensambladoras, brindando capacitaciones a las diferentes industrias, por medio de estas preparaciones las Mipymes crecerán en el mercado y en un corto tiempo serán proveedores de las ensambladoras, y estas a su vez serán generadoras de varias plazas de empleo.

Estas empresas dentro del país, ayudan al usuario a satisfacer las necesidades que el medio de transporte ya sea de carga, pasajeros y uso personal, no tenga falencias y satisfacer las necesidades que demande el vehículo. Estas industrias son parte del nuevo cambio revolucionario y ayudara a crecer la economía nacional como la de los hogares, fomentando las exportaciones mediante la diversificación de productos con una mejor calidad.

De acuerdo a la Resolución N° 30 del Comex, se fijó un arancel del 10% y 18% a los CKD destinados a automóviles ensamblados en el país; y del 5%, 7% y 9% a los que se utilizarán en camionetas. Esta variación depende del porcentaje de material originario del Ecuador con el que se fabrique cada vehículo. Esto con el fin de único de que las empresas ensambladoras utilicen el mayor componente nacional, y ayudar a la protección nacional y el medio ambiente.

A continuación se detallas las industrias nacionales de CKD, en Ecuador, periodo 2014. Véase Cuadro N°28 de esta investigación sobre empresas nacionales de CKD.

Tabla 28. EMPRESAS NACIONALES DE CKD

EMPRESAS NACIONALES	RAZON SOCIAL
Road Track Ecuador	Productora de Accesorios
Sitecsa	Productora de Aire acondicionado y sus partes
Tecnividrio2000	Productora de Carrocería externa y sus partes
Alfinsa	Productora de Carrocería Interior
Coivesa	Productora de Carrocería Interior
Domizil	Productora de Carrocería Interior
Elasto	Productora de Carrocería Interior
Novatex	Productora de Carrocería Interior
Ecuasembles	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
Indima	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
Mecaniza	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
Metaltronic	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
Sitecsa	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
Transaejes Ecuador	Productora de Chasis, pisos y sus elementos
PF Group	Productora de Misceláneos
Chova del Ecuador	Productora de Misceláneos
Continental Tire	Productora de Neumáticos
Carsoundvision	Productora de Otros componentes del sistema eléctrico
MundyHome	Productora de Otros componentes del sistema eléctrico
Imfrisa	Productora de Sistemas de dirección y suspensión
Vanderbilt	Productora de Sistemas de dirección y suspensión
Egar	Productora de Sistemas de frenos
Baterías Ecuador	Productora de Sistema eléctrico principal
Industria Dacar	Productora de Sistema eléctrico principal
Tecnova	Productora de Sistema eléctrico principal

FUENTE: CINAIE (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana)
 ELABORADO: Alexandra Santillán

5.4.15 PRODUCCIÓN Y EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El país debe desarrollar e incrementar proveedores locales para satisfacer la demanda existente llegando a la transformación de las industrias a fin de que Ecuador logre ser un proveedor global de vehículos y autopartes; y mejorar de esta manera la balanza comercial. Con estos avances se permitirá el ingreso o implementación de nuevas tecnologías ya que la ciencia crece a pasos agigantados, de igual manera contar con un personal altamente calificado con la ayuda y el apoyo del gobierno y con instituciones encargadas de apoyar a los diferentes sectores de mejoramiento como el MIPRO.

Actualmente el gobierno de la Presidencia del Eco. Rafael Correa apoya a los diferentes sectores, especialmente a aquellos que por varios años han sido olvidados por los anteriores gobiernos; y no han desarrollado sus industrias, hoy gracias a la “Revolución Ciudadana” han cambiado muchas obras y diferentes actividades en beneficio del país y la ciudadanía; permitiendo que Ecuador crezca y sea tomado en cuenta en los demás países con los nuevos acuerdos negociaciones, reuniones del gobierno con otros estados. Resaltando la producción, elaboración y los diferentes procesos de los productos elaborados en Ecuador.

Nuestro país actualmente cuenta con tres ensambladoras muy importantes los cuales fomentan la importación y exportación de CBU y CKD's; permitiendo de esta manera la generación de fuentes de empleo. Incrementando e impulsando al desarrollo de las industrias autopartistas dentro del país.

Con la formación de estas empresas el sector automotriz resaltara y se fortalecerán las diferentes Mipymes para los siguientes sectores más sobresalientes:

- Metalmecánica,
- Elaboración de forros para asientos de vehículos, tapicería,
- Elaboración de llantas para autos, camionetas y camión.
- Fabricación de materiales de fricción para frenos automotrices, aplicaciones industriales, pegamento para frenos, y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
- Fabricación de forros de embrague,
- Fabricación del sistema de escape original
- Fabricación de rieles de chasis de camioneta Luv D-Max
- Ensamblaje de Auto radios para la industria automotriz
- Fabricación de arneses para la industria automotriz
- Empresas dedicadas al ensamblaje de CBU y CKD´s
- Servicio de atención al cliente e implementación en equipo telefónico y vehicular en ChevyStar.
- Fabricación de sellantes, adhesivos, ceras y resinas de poliuretano
- Fabricación de vidrios para automóviles y línea blanca.
- Fabricación de baterías marca Bosch
- Fabricación de hojas y paquetes de resorte o muelles de ballestas
- Fabricación de juegos estructurales de asientos delanteros, posteriores, asientos para buses y busetas, varillas de capot, piezas metálicas para chasis, piezas y partes troqueladas y estampadas.

La formación de estas empresas permitirá el desarrollo y fomento de nuevas inversiones dentro del país y por ende la generación de mano de obra ecuatoriana.

De esta manera el estilo de vida de muchas familias y personas dependerá de esta nueva oportunidad laboral, sin dejar atrás las capacitaciones para cada área y brindar un servicio y producto inigualable.

Para Ecuador aprovechar la evolución de las diferentes industrias dentro del sector automotriz, ayudaran al engrandecimiento y desarrollo del país.

5.4.16 ANÁLISIS – PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

El sector automotriz, es sin duda un eje principal para el desarrollo de la economía del país, es por ello que es un sector priorizado, y el gobierno al darse cuenta que este sector es muy importante, brinda ayuda en términos especializados para cada área, y de manera general buscar alternativas que generen mayor valor agregado en todos los productos o bienes que desarrollan estas industrias y un cambio que presente varias alternativas favorables y de provecho. Y por ende al fomento de las exportaciones.

Al realizar la presente investigación, nos podemos dar cuenta de la evolución que presenta el sector manufacturero, autopartista y de ensamblaje, el dinamismo que presenta el sector automotriz en el país, que permite indagar la evolución y comportamiento en estos últimos años.

Mediante esta investigación, podemos darnos cuenta de que el sector automotriz, ha mantenido cambios favorables, y ha presentado buenos resultados dentro de los ensamblajes, producción de diferentes bienes y servicios. Actualmente tanto el talento humano como las ensambladoras mediante ayuda del gobierno e instituciones se encuentran en capacitaciones constantes para fortalecer las diferentes industrias y sus áreas, después de esta preparación cada persona cumplirá y desempeñara sus funciones a un nivel superior y su trabajo será de calidad y por ende se

fomentara las exportaciones con este nuevo aporte, gracias al apoyo y al cambio que presenta la transformación de la matriz productiva.

“La Revolución Ciudadana”, que presenta el actual gobierno, ha demostrado ser más favorable dentro de los últimos tres años, porque presenta cambios, desarrollo e innovación y sobre todo la protección a la producción nacional y el medio ambiente, y es por ello que el cambio tecnológico, de conocimiento, de innovación y sobre todo debido a su gran potencial es generador de grandes plazas de trabajo, transferencia tecnológica y sobre todo la atracción de inversionistas extranjeros.

Un acontecimiento importante que llama la atención, es la inversión de los empresarios del país vecino de Colombia, quienes deciden inyectar capital y colocar un ensamblador de CKD en nuestro país o una ensambladora, ya que le interesa las nuevas políticas que el gobierno ha planteado para los sectores priorizados, y sobre todo llama mucho la atención de que es un gobierno que se preocupa de los intereses que tiene el país como es el medio ambiente y la producción nacional.

El estado hace un reconocimiento a todas las industrias o empresas que pertenecen al sector automotriz, como un motor para el desarrollo económico y por ende un precursor del empleo, mediante las políticas que busca fortalecer la cadena de producción y mejorar el acceso a los diferentes mercados internacionales. De esta manera el estado está impulsando a los sectores priorizados para la especialización en cada área y de esta manera brindar productos o bienes de calidad.

La producción de los vehículos en el país durante el año 2011 en comparación del año anterior, corresponde a setenta y cinco mil setecientos cuarenta y tres unidades (75.743), mientras que en el año 2012, hubo un incremento en la producción de las unidades con ochenta y un mil trecientos

noventa y ocho unidades (81.398), pero para el año siguiente 2013, a pesar del apoyo del gobierno a los sectores priorizados en este año la producción fue de sesenta y siete mil trescientos treinta y seis unidades (67.336), cabe recalcar que el sector que tuvo mayor acogida fue el segmento de camiones, ya que el usuario a determinado que un vehículo ya no lo consideran como un lujo innecesario, al contrario es un bien que demanda de varios ingresos para los hogares.

Como un aporte significativo que el estado brinda a los trabajadores de las diferentes industrias y áreas, es el salario básico unificado que en el 2014, correspondía a 340,00 USD, y desde el 01 de enero del 2015, el salario básico unificado es de 354,00 USD. Lo que representa ser un estímulo para los trabajadores quienes aportan con su trabajo y representan ser los pioneros en el desarrollo de las industrias por medio de sus conocimientos y destrezas dentro del campo laboral.

El fomento a las exportaciones viene dando resultado favorable para el sector automotriz, porque en el año 2011, para los destinos de Colombia y Venezuela principalmente fue de veinte mil cuatrocientos cincuenta unidades (20.450), mientras que el año 2012, con un incremento de veinte cuatro mil ochocientos quince unidades (24.815), y en el año 2013, con siete mil doscientos trece unidades (7.213). Resaltando que no todos los segmentos no fueron tan demandantes en los países de exportación. Los segmentos más sobresalientes fueron los segmentos de camionetas, automóviles y camiones ya que estas unidades son más demandantes en estos países debido a la adquisición de mayor valor agregado y ayuda al aporte de los ingresos a sus hogares porque son bienes de trabajo.

Con respecto a las ventas, se reconoce que es importante destacar que las ventas mensuales del mes de diciembre se comercializaron once mil setecientos noventa vehículos nuevos (11.790), registrando un incremento

del 7,08% en el año 2013 este mes el mercado registra un incremento del 17,65%, del año anterior.

Mientras que las ventas acumuladas hasta el mes de diciembre del año 2014 ascienden a ciento veinte mil quince unidades (120.015), en comparación al año anterior, que fueron de ciento trece mil ochocientos doce unidades (113.812), lo que significa que en el mercado hubo un incremento del 5,45%. Estos datos fueron proporcionados por AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador).

Con los Cuadros N°11 (Exportación anual por destino y segmento año 2012), cuadro N° 12 (Exportación por ensambladora y segmento año 2012), cuadro N° 13 (Exportación anual por destino y segmento año 2013) y cuadro N° 14 (Exportación por ensambladora y segmento año 2013), acerca de las exportaciones que se realizaron a los países de Colombia y Venezuela, las tres ensambladoras del país Aymesa, General Motors y Maresa son empresas productoras que ensamblan unidades en el país, y generan nuevas plazas de empleo los cuales ayudan a los ingresos de los hogares con personas que prestan sus servicios, además estas ensambladoras mantienen convenios con las industrias de la cadena productiva del sector automotriz. Y de esta manera se ayuda a mejorar los niveles de producción, calidad, y sobre todo al fortalecimiento y crecimiento de la industria autopartista nacional.

Por lo tanto, frente al panorama presentado de las ventas, son cifras que demuestran la vitalidad y el dinamismo de una economía que crece de forma inclusiva, recuperando la producción industrial y el empleo. El sector genera una importante contribución a la economía del país mediante aranceles e impuestos. Ocasionando variaciones en la producción y experimentado una tendencia creciente. Que tanto las importaciones como las ventas de vehículos son sensibles a las fluctuaciones económicas que mantiene el

país. La situación del mercado automotor ha sido complicada, debido a los incrementos arancelarios, más restricción a las importaciones, la limitación de créditos, y otros factores que influyen al creciente económico. Que de manera directa e indirecta el sector automotriz representa cambios significativos y un crecimiento importante para este sector y el país.

Este nuevo cambio para el país, por medio de la “Matriz Productiva”, es sin duda un cambio de nuevas oportunidades, con nuevas decisiones que ayuden a que el estado por medio del apoyo que brinda el mismo, a los diferentes sectores priorizados entre ellos el sector automotriz; es muy importante porque permite la implementación y fortalecimiento de estos sectores.

5.4.18 CONCLUSIONES

- La política que Ecuador adopto, puede otorgar poderosos incentivos o desincentivos a la producción, por medio de la influencia de los diferentes precios y las cantidades de los productos tanto nacionales como los productos que se importan, como principal efectos son los precios a nivel interno, y la competencia de los diferentes productos o bienes. Estas nuevas decisiones buscan un objetivo común que es la de proporcionar protección económica y sobre todo a la producción nacional.

- La política comercial que el país ha optado fue con el objetivo de otorgar negociaciones internacionales, el propósito de estas negociaciones fue la destrucción progresiva de las barreras al comercio nacional. Con el fin de expandir los diferentes productos al exterior por la apertura de los mercados internacionales, sin dejar atrás de mencionar que los aranceles elevados no sólo estimulan

medidas de represalia de parte de los diferentes socios comerciales, sino que también conducen a ineficiencias dentro de la estructura productiva del país, al quitar esta presión se incrementaría la productividad y se reasignaría los recursos productivos a productos e industrias más competitivos.

➤ Estos beneficios, hacen que Ecuador al ser un país en vías de desarrollo; demuestre interés en promover y asegurar que las normas adoptadas por el país, sean las correctas para el comercio tanto nacional como internacional se vean justas. Sin dejar de mencionar que los países desarrollados han incrementado sus exportaciones más que los países en vías de desarrollo, razón por la cual el gobierno mira las problemáticas existentes y opta por la protección a la producción nacional y el medio ambiente.

➤ Ecuador al optar por la protección a la producción nacional y cuidado del medio ambiente, protege a los diferentes sectores priorizados entre ellos el sector automotriz, porque fueron industrias que no contaban con ningún tipo de apoyo, razón por la cual; en este año de “Revolución Ciudadana” varios sectores se encuentran encaminados hacia el desarrollo, y por ende son generadoras de nuevas fuentes y plazas de empleo.

➤ El sector automotriz, se encuentra con miras de un futuro muy cercano a la de las diferentes industrias, que ya cuentan con un desarrollo y estabilidad dentro de sus áreas, siendo muy beneficioso para el país como para las empresas inmersas en la cadena productiva.

➤ En la actualidad, el cambio de la matriz productiva; sigue creciendo a pasos agigantados, debido al cambio que el mismo

presenta. Siendo forjadora de las diferentes metas, propósitos y objetivos que presenta, con el fin de dar cumplimiento, para obtención de nuevos y buenos resultados.

➤ En Ecuador el sector automotriz, se encuentra dentro de los cambios que el gobierno presenta, porque en la ciudad del conocimiento como es “Yachai”, se encuentra una planta de ensamblaje local, el cual representa la calificación tanto del talento humano como la tecnología a utilizar, representado ser un recurso muy importante para el país, y por ende para las personas que laboran en el mismo por la generación de los ingresos que perciben.

➤ Las empresas de ensamblaje local, en nuestro país; son muy importantes debido a los ingresos que estos generan anualmente, ya que son empresas de ensamblaje muy reconocidas tanto a nivel nacional como internacional, no solo por la calidad de producto que tienen, sino por el talento humano y tecnología que utilizan, porque son tomadas muy en cuenta por empresas internacionales y se dan cuenta que Ecuador no es un país desarrollado, pero es muy competitivo dentro de esta industria y en las demás de igual manera. Y son tomadas como ejemplo de superación e innovación y conocimiento.

RECOMENDACIONES

- Para satisfacer las necesidades que tiene el sector automotriz y las industrias que conforman la cadena productiva, se recomienda realicen alianzas estratégicas con diferentes asociaciones como: transporte, empresas y universidades, y de esta manera brindar un servicio de calidad; con la mejor tecnología y poder proporcionar un

servicio de comercialización u otras actividades con excelencia para beneficio de toda la sociedad.

- Se recomienda para las empresas ensambladoras. Que tomen en cuenta las disposiciones emitidas por el presidente de la república y las resoluciones del COMEX, para el momento de realizar sus exportaciones, deben de tomar en cuenta de utilizar el mayor componente nacional, para que de esta manera el precio final de un vehículo no sea tan costoso y beneficiarse de manera colectiva. Mejorando el nivel de ventas y realizando un incremento en las exportaciones para el sector automotriz y des esta manera tratar de minimizar las importaciones.
- El sector automotriz es una fuente de ingresos muy importantes tanto para el país, empresas y las personas que se encuentren relacionados de manera directa e indirecta, además permitirá el fortalecimiento para las diferentes Mipymes que conforman la cadena productiva. Y de esta manera estas microempresa ayudaran al crecimiento, desarrollo, y mantener el consumo nacional y proteger la producción nacional.
- Desarrollar estrategias para las Mipymes, mediante un estudio de mercado, el cual mostrara y detallara resultados que sean exitosos para las diferentes microempresas e industrias del sector automotriz.
- Las diferentes ensambladoras mediante el convenio que lo presentaron a la presidencia de la republica de mantener alianzas estratégicas con las diferentes industrias para satisfacer de esta manera lo que ellos necesitan para el acabado final de un vehiculo, ayudan de manera directa a estas Mipymes a su crecimiento y

desarrollo y por ende la generación de mejores ingresos para sus hogares.

- Las diferentes industrias o Mipymes que se encuentren comprometidas con las ensambladoras, deben de demostrar confianza, responsabilidad, seguridad y credibilidad en los productos que ellos demanden, y de esta manera crecerán mediante un trabajo colaborativo entre las partes.

5.4.19 GLOSARIO DE TÉRMINOS

AEADE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración

BCE. Banco Central del Ecuador

COMEX: Comité de Comercio Exterior

CBU: Vehículo completamente armado

CKD: partes y piezas que conforman un vehículo

CINAE: Cámara de la Industria automotriz Ecuatoriana

CAN: Comunidad Andina de Naciones

GATT: Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (por sus siglas en inglés)

MERCOSUR: Mercado Común del Sur

MIPRO: Ministerio de Industrias y Productividad

OMC: Organización Mundial del Comercio

PIB: Producto Interno Bruto

V. BIBLIOGRAFÍA.

- ADALBERTO CHIAVENATO, Empresa y sus elementos, aporte a las empresas empresariales, 2012
- BARZALLO DIEGO, tesis “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012”
- BRAMBILA, H. V. (s.f.). Economía Para La Toma De Decisiones
- DEUSTO MARCO, valoración de proyectos de inversión 2010
- BATHEMAN, THOMAS, SNELL, Scott. Administration. Una ventaja competitiva. McGra Hill, 4ta Edición, México, 2012.
- DROUET, ANA MARÍA, la Industria Automotriz Exige cambios para un futuro mejor, Ekos, octubre 2000, p37-p39.
- DAIZEN ODA, Coordinador Nacional. Agencias de Desarrollo Empresarial
- HERNÁNDEZ ANDREA, tesis “Estudio de factibilidad para la creación de una empresa importadora y comercializadora de llantas para automóviles en la ciudad de Ibarra”, 2011.
- HIDALGO ANDREA, tesis” Auditoria de gestión al proceso de importación de repuestos en la empresa Aekía. S.A con el objeto de mejorar los tiempos de nacionalización”, 2010.
- LEÓN LIZBETH, tesis” Impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos del estado de Mérida” Venezuela 2011.
- MÉNDEZ VERÓNICA, tesis “Impacto en el sector automotriz y la recaudación de servicios de rentas internas SRI, del incremento de la tarifa del impuesto al consumo especial ICE, a los vehículos, en la ley de equidad”.2012.
- MARQUÉSGRAELLS,p. (2000) Las TIC y sus aportaciones a la sociedad
- MOLINA K, “Análisis Financiero de las PYMES en Quito, ESPE, 2012

- MARQUÉS GRAELLS, P. 2000. Las TIC y sus aportaciones a la sociedad.
- NARANJO GEORGE, Tesis de Grado “La industria Automotriz Nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su desregularización.
- ORTEGA JAIME, análisis del sector automotor ecuatoriano, apunte a la economía 2005
- PORTER M, “Estrategia y Ventaja Competitiva”, Grupo Editorial Norma México, 2011.
- RAÚL PREBISCH, 1940-198, sustitución de Importaciones
- ROSERO RUTH, tesis “Importación de vehículos pesados para el transporte internacional por carretera”, 2002.
- STIGLITZ JOSEPH. La economía del sector público.
- TANYA RECALDE, Facultad de Ciencias Económicas, informática Avanzada, 2013
- TIGRE PAULO, cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz, 2011
- URBINA GABRIEL, evaluación de proyectos, 2009
- VICUÑA LEONARDO, política Económica del Ecuador

LINKOGRAFÍA

- AEADE, 2012 Octubre,(http://www.aeade_ecuador_net), anuario dos mil doce.
- Agenda Territorial 12 Julio del 2013, <http://www.sectoresestrategicos.gob.ec/agenda-territorial/>
- Agenda Territorial de Pymes de Pichincha. 12 Julio del 2013, <http://www.sectoresestrategicos.gob.ec/agenda-territorial/>
- Agenda Territorial de Pymes de Imbabura. 12 Julio del 2013, <http://www.sectoresestrategicos.gob.ec/agenda-territorial/>.
- Alcance de impuesto de un vehículo Enero del 2013, <http://www.ignacioonline.com.ar/2014/01/Los-alcances-del-impuesto-los-vehiculos-de-alta-gama.html>
- Anónimo 5 de Marzo del 2012, <http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101612006>).
- Arancel aduanero, noviembre 2013, http://.mini.bu/economia/arancel_aduanero.html.
- Anónimo (diciembre 2012), [www.eco.finanzas/sector_automotriz, estadísticas](http://www.eco.finanzas/sector_automotriz_estadisticas)
- Anónimo 2013, http://www.google.com.ec/#hl=es&q=teoria+de+la+organizaci%C3%B3n+industrial&aq=f&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=dd984de09cf46d06
- Barreras no arancelarias 13 de 2012, www.proecuador.gob.ec//barreras_no_arancelarias.
- Barreras arancelarias 13 de 2012, www.proecuador.gob.ec//barreras_arancelarias.
- Banco central del Ecuador enero 2013, <http://www.bce.fin.ec/contenido.php?CNT=ARB0000203>
- Banco Central del Ecuador 15 de Noviembre del 2013, http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/ComercioExterior.jsp
- Banco central del ecuador, información estadística mensual, año 2010

- CORPEI, análisis del sector automotor, corporación de promociones de exportaciones e inversiones, 2005-20012
- Diario Hoy, “Las PYMES en el Ecuador”, Ecuador, 17 julio del 2013
- Diagnóstico de la Pequeña y Mediana Industrias, 2012, MIC.
- Importación de vehículos, 11 de Enero del 2013. <http://www.eluniverso.com/2013/01/11/1/1356/importacion-vehiculos-sera-356-2010.html>
- Impuestos al sector automotriz, 12 2013, <http://www.ignacioonline.com.ar/2013/12/Ley-26929-IMPUESTOS-Ley-N-24674-Modificacion.html>
- Industrias productivas, 12 del 2013, http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/pais_productivo3.pdf
- Informe rendición de cuentas, 08 del 2012, http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/Informe_rendicion_de_cuentas.
- Ministerio de comercio exterior, industrialización, pesca y competitividad, 2010, diagnostico de la pequeña y mediana industria.
- MIPRO 17 abril del 2012, <http://www.industrias.gob.ec/>
- Plan Nacional del Buen vivir, 2013-2017
- Resoluciones Comex (25 de Octubre del 2013), <http://www.produccion.gob.ec/comex2/>
- Resoluciones Comex 15 de Marzo del 2012, <http://www.produccion.gob.ec/comex2/>
- SRI. (5 de ENERO de 2011). <http://www.sri.gob.ec/web/10138/32@public>.
- Subsecretaria de industrias y comercio, 2012-2020, programa estratégico de la industria automotriz.
- Unidad de ingeniería comercial, 2011, análisis sectorial automotriz y autopartes.

ANEXOS

Anexo N°1. Resolución N° 17



RESOLUCIÓN N°17 COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR CONSIDERANDO

Que de conformidad con el artículo 261 el numeral 5 de la Constitución de la República del Ecuador es competencia exclusiva del Estado la adopción de políticas económicas, tributarias, aduaneras, arancelarias; fiscales y monetarias; comercio exterior y endeudamiento;

Que de acuerdo con el artículo 284 numeral 2 de la Constitución de la República del Ecuador uno de los objetivos principales que tiene el Gobierno Central en materia económica es "incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistemática...";

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 304 de la Constitución de la República del Ecuador, la política comercial tiene como fin esencial desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo;

Que la Organización Mundial del Comercio reconoce que los gobiernos de los países en desarrollo pueden aplicar sistemas de licencia de importación teniendo en cuenta sus necesidades especiales en lo que respecta a su comercio, desarrollo y finanzas, para lo cual se ha adoptado el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación;

Que el Programa de Liberación del Acuerdo de Cartagena permite la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas;

Que está vigente en el Ecuador la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor que establece como derechos fundamentales del ciudadano la protección de la vida, salud y seguridad en el consumo de bienes y servicios;

Que de acuerdo con el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el Comité de Comercio Exterior es el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que el artículo 72 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones reconoce la facultad que tiene el Comité de Comercio Exterior COMEX de expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros;

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 19 del Reglamento para la aplicación del Libro IV del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en materia de política comercial, sus órganos de control e instrumentos, el COMEX podrá adoptar medidas de carácter no arancelario a las importaciones o exportaciones en los casos determinados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que estén en concordancia con los tratados y convenios internacionales ratificados por el Ecuador;

Que mediante Resolución No. 450 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI de 29 de octubre de 2008, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 492 de 19 de diciembre de 2008, se codificó la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación";

Que mediante resoluciones No.3, 5 y 8 del Consejo de Comercio Exterior COMEX, se aprobó la adopción de un mecanismo de registro de importadores cuyo objetivo final era monitorear las importaciones de 87 subpartidas referidas a vehículos, llantas, celulares, refrigeradoras, televisores y otros productos;

Que mediante Acuerdo Ministerial No. MCPEC-2011-039 de 27 de julio de 2011, se delegó al Ing. Mauricio Peña las atribuciones y deberes del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad por el periodo comprendido entre el 29 de julio y el 17 de agosto del presente año inclusive;

Que el Comité de Comercio Exterior, en sesión de 2 de agosto de 2011, conoció y aprobó el Informe Técnico MCPEC-COMEX 014-2011, que recomienda la implementación de un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas arancelarias;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Reformar la Resolución 450 del COMEXI, publicada en el Registro Oficial No. 492 de 19 de diciembre del 2008, incorporando dentro de la "Nomina de productos sujetos a controles previos a la importación", las subpartidas detalladas en el Anexo I de la presente Resolución.

Artículo 2. - La autoridad encargada de administrar y aplicar el sistema de licencias de importación es el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, para lo cual elaborará un instructivo que asegure la operatividad de este sistema.

Artículo 3. - Para obtener la(s) licencia(s) de importación, se deberá presentar la correspondiente solicitud dirigida al MIPRO a la cual se acompañará los siguientes documentos:

Tratándose de personas naturales:

- a) Copia notariada de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del solicitante, y en el caso de personas extranjeras, copia del pasaporte con la correspondiente visa;
- b) Registro único de Contribuyentes (RUC) actualizado, en el caso de haber obtenido uno;
- c) Certificado de cumplimiento de obligaciones tributarias debidamente certificado por el SRI;
- d) Certificado de estar al día en las obligaciones patronales en el IESS, en el caso de tener empleados bajo relación de dependencia; y,
- e) Certificado del cumplimiento de inserción laboral de personas discapacitadas emitido por el Ministerio de Relaciones Laborales, en el caso que corresponda.

Tratándose de personas jurídicas a más de los requisitos puntualizados en los literales anteriores presentarán:

- f) Copia notariada del nombramiento vigente del representante Legal de la compañía debidamente inscrito;
- g) Copia notariada de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del Representante Legal de la compañía;
- h) Certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal actualizado y emitido por la Superintendencia de Compañías; y,
- i) Certificado de la representación de la marca en el país, para el caso de que importe más de dos unidades de las subpartidas que constan en el Anexo I, debidamente legalizados.

Artículo 4.- En el caso de que no se disponga de la representación de la marca, la persona natural o jurídica que desee importar más de dos unidades de las subpartidas que constan en el Anexo I, con fines comerciales, para la obtención de la licencia de importación se solicitará al MIPRO la inspección de las instalaciones físicas donde se realizará el mantenimiento respectivo, que evidencie la disponibilidad de repuestos, garantía y el cumplimiento de la normativa vigente.

Artículo 5. - La licencia de importación se emitirá en el plazo establecido en el instructivo del MIPRO, respetando lo dispuesto en el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación de la Organización Mundial del Comercio.

Artículo 6. - La licencia de importación constituye un documento de acompañamiento a la declaración aduanera, por lo tanto deberá tramitarse y obtenerse previo al embarque de la mercancía en el exterior y por cada embarque. La omisión de este requisito será considerado como una contravención aduanera conforme lo establece el artículo 190, literal i) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Artículo 7. - Para los casos de importadores nuevos, sin registro previos de importación en las subpartidas que constan en el Anexo I, conforme las estadísticas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, se deberá

presentar al MIPRO la solicitud de licencia de importación con el respectivo justificativo técnico, conforme a lo establecido en el instructivo elaborado por el MIPRO.

Artículo 8. – Una vez que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador acepte la Declaración Aduanera de mercancías sujeta a licencia de importación, el importador podrá solicitar una nueva licencia.

Artículo 9. – El MIPRO en cualquier instante podrá verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos, referente a las instalaciones físicas de los importadores, la disponibilidad de repuestos, personal técnico capacitado para prestar servicio de post-venta y garantías, así como el cumplimiento de la normativa interna vigente.

Artículo 10. - Quedan exentas de solicitar una licencia de importación las personas naturales y jurídicas cuando la importación de alguna de las subpartidas que constan en el Anexo I no exceda las 5 unidades, su valor no sea mayor a los USD 3.000 (tres mil dólares) por declaración y sean para uso personal; incluyendo aquellas importaciones que acompañen a los viajeros o ingresen al país a través de correos nacionales o couriers, excepto las partidas clasificadas en el capítulo 87.

Artículo 11. - Las importaciones realizadas por personas migrantes, discapacitados y las amparadas en la Ley de Inmунidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, estarán exoneradas de la obtención de esta licencia, tanto al ingreso de la mercancía al país, como en el caso de transferencia de dominio a otros sujetos que gocen o no de esta exoneración.

Artículo 12.- Quedan derogadas las siguientes Resoluciones del COMEX:

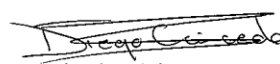
- 03, de 9 de febrero de 2011, publicado en el Registro Oficial No. 402 de 12 de marzo de 2011.
- 05, de 1 de abril de 2011, publicado en el Registro Oficial No. 428 de 15 de abril de 2011.
- 08, de 2 de mayo de 2011, publicado en el Registro Oficial No. 447 de 13 de mayo de 2011.

Artículo 13. – Las personas naturales y jurídicas que hayan obtenido el registro como importador, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 03, 05 y 08 del COMEX, podrán solicitar la obtención de licencias de importación. Para tal efecto, presentarán los documentos exigidos en la presente resolución, que sean adicionales a los que fueron presentados con anterioridad para el trámite de obtención del registro como importador, dentro de los 5 días hábiles contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de licencia de importación ante el MIPRO.

DISPOSICIÓN FINAL. - Aquellas mercancías embarcadas antes de la vigencia de la presente Resolución, se registrarán por la normativa vigente en el momento del embarque.

Esta Resolución fue adoptada por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), en sesión llevada a cabo el 2 de agosto de 2011 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.


Ing. Mauricio Peña
PRESIDENTE (E)


Lic. Diego Caicedo
SECRETARIO AD-HOC

ANEXO I

675	DESCRIPCION D 675	Institución	Documento de control previo	Observaciones
4011101000	Radiales	MIPRO	Licencia de Importación	
4011109000	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
4011201000	Radiales	MIPRO	Licencia de Importación	
4011209000	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
4011400000	De los tipos utilizados en motocicletas	MIPRO	Licencia de Importación	
4011610000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales	MIPRO	Licencia de Importación	
4011620000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro inferior o igual a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación	
4011630000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro superior a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación	
4013100000	De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar [(break) o (station wagon)] y los de carreras), en autobuses o camiones	MIPRO	Licencia de Importación	
7207110000	De sección transversal cuadrada o rectangular, cuya anchura sea inferior al doble del espesor	MIPRO	Licencia de Importación	
7207120000	Los demás, de sección transversal rectangular	MIPRO	Licencia de Importación	
7207190000	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
7207200000	Con un contenido de carbono superior o igual al 0,25% en peso	MIPRO	Licencia de Importación	
8418102000	De volumen superior o igual a 184 l pero inferior a 269 l	MIPRO	Licencia de Importación	
8418103000	De volumen superior o igual a 269 l pero inferior a 382 l	MIPRO	Licencia de Importación	
8418109000	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8418211000	De volumen inferior a 184 l	MIPRO	Licencia de Importación	
8418212000	De volumen superior o igual a 184 l pero inferior a 269 l	MIPRO	Licencia de Importación	



Comité de Comercio Exterior

8418300000	Congeladores horizontales del tipo arcon (cofre), de capacidad inferior o igual a 800 l	MIPRO	Licencia de Importación	
8418500000	Los demás muebles (armarios, arcones (cofres), vitrinas, mostradores y similares) para la conservación y exposición de los productos, que incorporen un equipo para refrigerar o congelar	MIPRO	Licencia de Importación	
8418699100	Para la fabricación de hielo	MIPRO	Licencia de Importación	
8418699300	Cámaras o túneles desarmables o de paneles, con equipo para la producción de frío	MIPRO	Licencia de Importación	
8418699900	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8418991000	Evaporadores de placas	MIPRO	Licencia de Importación	
8418992000	Unidades de condensación	MIPRO	Licencia de Importación	
8418999000	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8517120000	Teléfonos móviles (celulares) y los de otras redes inalámbricas	MIPRO	Licencia de Importación	
8517120010	En CKD	MIPRO	Registro de Importación	Solo empresas registradas previamente en el MIPRO
8517120090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8528720010	En CKD	MIPRO	Registro de Importación	Solo empresas registradas previamente en el MIPRO
8528720090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8702109080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703210090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703221090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703229080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703229090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703231080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703231090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703239080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703239090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703241090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	

LR

~~X~~



Comité de Comercio Exterior

8703249090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703319090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703321090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703329090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703331090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703339090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703900091	Vehiculos híbridos	MIPRO	Licencia de Importación	
8703900099	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8704211080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8704211090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8704311080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8704311090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	



Anexo N°2. Resolución N° 24



RESOLUCIÓN N° 24

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución No. 450 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI de 29 de octubre de 2008, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 492 de 19 de diciembre de 2008, se codificó la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación";

Que mediante resoluciones No.3, 5 y 8 del Comité de Comercio Exterior COMEX, se aprobó la adopción de un mecanismo de registro de importadores cuyo objetivo final era monitorear las importaciones de 87 subpartidas referidas a vehículos, llantas, celulares, refrigeradoras, televisores y otros productos;

Que el artículo 72 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, reconoce la facultad que tiene el Comité de Comercio Exterior COMEX de expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO;

Que el Acuerdo sobre procedimientos para el trámite de Licencias de Importación de la Organización Mundial del Comercio, establece en su artículo 1, inciso cuarto, literal a), que las reglas a que se sometan los procedimientos de trámite de licencias de importación se publicarán, cuando sea posible, 21 días antes de la fecha en que se haga efectivo el requisito.

Que el objetivo de las licencias de importación es permitir al Estado hacer un monitoreo y control del crecimiento sostenible de las importaciones con el fin de proteger la industria nacional y a los consumidores; y, al mismo tiempo, controlar y supervisar la balanza comercial;

Que con el fin de agilizar la tramitación y obtención de las licencias de importación y permitir el normal desenvolvimiento de las importaciones, es necesario introducir ciertas reformas a la Resolución No. 17 del COMEX;

Que mediante Memorando No. MCPEC-0180-2011, de 31 de agosto de 2011, se delegó a la economista Alexandra Lastra la presidencia del Comité del Comercio Exterior COMEX para la sesión del 31 de agosto de 2011;

Que el Comité de Comercio Exterior, en sesión llevada a cabo el 31 de agosto de 2011, conoció y aprobó el alcance al informe técnico del MCPEC-COMEX 014-2011, que recomienda la reforma a la Resolución No. 17 del COMEX;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE

Artículo 1. - Expedir las siguientes reformas a la RESOLUCIÓN N° 17 DEL COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 521 de 26 de agosto de 2011, en los siguientes términos:

Artículo 2. – Sustituir el texto del Artículo 3 por el siguiente:

Artículo 3. - *Para obtener la(s) licencia(s) de importación, se deberá presentar la correspondiente solicitud dirigida al MIPRO a la cual se acompañará los siguientes documentos:*

Tratándose de personas naturales:

- a) *Copia simple y legible de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del solicitante, y en el caso de personas extranjeras, copia del pasaporte con la correspondiente visa de residente en el Ecuador;*
- b) *Registro único de Contribuyentes (RUC) actualizado;*
- c) *Certificado de cumplimiento de obligaciones tributarias debidamente certificado por el SRI;*
- d) *Certificado de estar al día en las obligaciones patronales en el IESS, en el caso de tener empleados bajo relación de dependencia; y,*
- e) *Certificado de la representación o de distribuidor autorizado de la marca en el país, para el caso de que importe más de dos unidades de las subpartidas sujetas a licencia de importación que constan en el Anexo I, debidamente legalizado.*

Tratándose de personas jurídicas a más de los requisitos puntualizados en los literales anteriores presentarán:

- f) *Copia notariada del nombramiento vigente del representante Legal de la compañía debidamente inscrito;*
- g) *Copia simple y legible de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del Representante Legal de la compañía; y,*
- h) *Certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal actualizado y emitido por la Superintendencia de Compañías.*

Artículo 3. – Agregar en el Artículo 4 después de la palabra "subpartidas" la frase "del Capítulo 87"

Artículo 4. - Eliminar en el Artículo 6 la frase "y por cada embarque".

Artículo 5. – Sustituir el texto del Artículo 7 por el siguiente:

Artículo 7. - *Para los casos de importadores nuevos, sin registro previo de importación en las subpartidas sujetas a licencias de importación que constan en el Anexo I, conforme las estadísticas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, se deberá presentar al MIPRO la solicitud de licencia de importación con el respectivo justificativo técnico, conforme a lo establecido en el instructivo elaborado por el MIPRO.*

Con el propósito del otorgamiento de licencias de importación a nuevos importadores, el MIPRO considerará la vinculación entre personas naturales o jurídicas que hayan solicitado u obtenido previamente licencias de importación y los nuevos importadores. Para tal efecto, se tendrá en cuenta la definición de partes vinculadas establecidas en la Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno y su reglamento.

En el caso de determinarse la vinculación, el nuevo importador y la(s) persona(s) natural(es) o jurídica(s) que hayan solicitado u obtenido previamente una licencia de importación, se

considerarán como un grupo empresarial o una misma persona para la obtención de la licencia de importación.

Artículo 6. - Eliminar el Artículo 8.

Artículo 7. – Sustituir el texto del Artículo 10 por el siguiente:

***Artículo 10.** - Quedan exentas de solicitar una licencia de importación las personas naturales y jurídicas cuando la importación de alguna de las subpartidas sujetas a licencia de importación que constan en el Anexo I no exceda las 5 unidades, su valor no sea mayor a los USD 3.000 (tres mil dólares) por declaración y sean para uso personal, siempre y cuando la realice una vez por año; incluyendo aquellas importaciones que acompañen a los viajeros o ingresen al país a través de correos nacionales o couriers, excepto las partidas clasificadas en el capítulo 87.*

Asimismo, quedan exentas de solicitar una licencia de importación las personas naturales y jurídicas que importen CKDs o vehículos destinados a transporte público que participan en el Programa de Renovación del Parque Automotor, actualmente denominado Plan de Renovación Vehicular "RENOVA".

Artículo 8. – Eliminar en el Artículo 13 la frase "dentro de los 5 días hábiles contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de licencia de importación ante el MIPRO".

Artículo 9. – Agregar el Artículo 14 con el siguiente texto:

***Artículo 14.** - Las importaciones realizadas por el Estado o sus instituciones, sea por cuenta propia o a través de personas naturales o jurídicas, obtendrán la licencia de importación, una vez que presenten al Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO los contratos y documentos que justifiquen dichas importaciones.*

Artículo 10. – Sustituir el texto de la disposición final por el siguiente:

***DISPOSICIÓN FINAL.** – Aquellas mercancías detalladas en el Anexo I de la Resolución No. 17 del COMEX, sujetas a licencias de importación, que hayan sido embarcadas antes de la vigencia de la Resolución No. 17 del COMEX, se registrarán por la normativa vigente al momento del embarque.*

Aquellas mercancías detalladas en el Anexo I de la Resolución No. 17 del COMEX, sujetas a licencias de importación, que sean embarcadas desde el 26 de agosto hasta el 16 de septiembre de 2011 inclusive, no requerirán obtener una licencia de importación. En su lugar, el importador sólo deberá acreditar el registro de importador previamente obtenido hasta el 25 de agosto de 2011, de conformidad con las Resoluciones 3, 5 y 8 del COMEX.

Si el importador no cuenta con un registro de importador y ha embarcado subpartidas sujetas a licencias de importación, de conformidad con lo establecido en el Anexo I de la Resolución No. 17 del COMEX, durante el plazo señalado en el inciso anterior, se dispone al MIPRO que incluya en su instructivo los requisitos que deberá cumplir el importador en estos casos, considerando especialmente si los bienes importados son materia prima o bienes de capital.

En el caso de las subpartidas incluidas en el Anexo I de la Resolución No. 17 del COMEX, y que no constaban en el Anexo I de la Resolución No. 3 del COMEX, se permitirá su nacionalización sin el cumplimiento del registro de importador o la obtención de una licencia de importación, siempre y cuando éstas sean embarcadas hasta el 16 de septiembre de 2011 inclusive.


Artículo 11. - Eliminar del Anexo I de la Resolución No. 17 del COMEX, las siguientes subpartidas:

AD

4011400000	De los tipos utilizados en motocicletas	MIPRO	Licencia de Importación	
4011610000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales	MIPRO	Licencia de Importación	
4011620000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro inferior o igual a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación	
4011630000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro superior a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación	
4013100000	De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar [(break) o (station wagon)] y los de carreras), en autobuses o camiones	MIPRO	Licencia de Importación	
7207110000	De sección transversal cuadrada o rectangular, cuya anchura sea inferior al doble del espesor	MIPRO	Licencia de Importación	
7207200000	Con un contenido de carbono superior o igual al 0,25% en peso	MIPRO	Licencia de Importación	
8418699100	Para la fabricación de hielo	MIPRO	Licencia de Importación	
8418991000	Evaporadores de placas	MIPRO	Licencia de Importación	

La presente resolución fue adoptada por el Comité de Comercio Exterior COMEX, en sesión llevada a cabo el 31 de agosto de 2011, y entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.


Ec. Alexandra Lastra
Presidente (E)


Lic. Diego Caicedo
Secretario Ad-Hoc

Anexo N°3. Resolución N° 66



RESOLUCION No. 66

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando existe certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no existe evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevelezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPECI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...)" y; "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiere para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción

de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan el 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción emperada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su periodo de vigencia.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembocadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

Artículo 4.- Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 5.- Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

Artículo 8.- Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENAEC deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENAEC podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

SEGUNDA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE

Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO

ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8704211090	69,048.00	7
		8703210090	266,433.30	71
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703241090	31,780.00	1
		8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703900091	9,857,208.36	134
		8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8704311090	8,314,425.70	509
		8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17

1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8704311090	807,258.49	186
		8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
		8703229090	205,365.50	4
		8703229090	133,896.00	25
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8704311090	104,195.00	24
		8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
		8703239090	7,639,237.20	896
0190347370001	FISUM S.A.	8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
		8703210090	13,299,466.43	2,781
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,369,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMEBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321

1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,300.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8704211090	191,911.30	20
		8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
1791998472001	MOSUMI S.A.	8704311090	373,450.00	116
		8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
		8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11

1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEGIAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAJEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

Anexo N°4. Encuesta Empresa Ómnibus BB



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del trabajo final de grado, cuyo objetivo es: "Analizar el efecto de la aplicación de las licencias de importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cual es la comparación con respecto al año 2011 y 2012 en el área de ventas?

Porcentaje 2011

Porcentaje 2012

Porque *-2,5% bajo el año 2011, con respecto al 2012*
-18% bajo el año 2012, con las licencias de importación

- 3.Cuál es la clase de CBU que tuvo mayor participación en el año 2012?

Kía

Chevrolet

42,5% participación en el mercado

Ford

Otro

4. La Casa Comercial al regirse a esta nueva medida, se vio afectado su nivel de inversión, en qué porcentaje?

30% 50% 80%

Porque los proyectos que teniamos ya estaban en mercado y no habiamos como mantenerlos, esto suponía mayor pérdida al rededor del 20% en la reducción.

5. Que Estrategias de Comercialización innovadoras utilizaron con la aplicación de las Licencias de Importación de CBU. Mencione cuatro y porque?

1. Traer autos más baratos y comercializarlos más baratos en lugares más caros.
2. Reducir la comercialización de autos de línea alta como (carros, factos etc)
3. Cambio de propozantes de comercialización
4. Se lanzaron promociones y acreditación para aumentar la participación en el mercado.

6. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que hay ventajas o desventajas para la Importación de vehículos CBU? mencione cuatro.

VENTAJAS

- 1.-
- 2.- Incentivar el producto interno
- 3.- (consumo)
- 4.-

DESVENTAJAS

- 1.- No tiene un portafolio de productos
- 2.- de acuerdo al mercado.
- 3.- No se puede cubrir el 20% de
- 4.- la demanda.

7. Cuál es la cantidad de CBU que actualmente mantiene la casa comercial después de la aplicación de las Licencias de Importación?

10.000 Unidades al año

8. Al aplicarse las Licencias de Importación, se vio afectado la Economía del País?

SI NO

Porque.....

9. Con la aplicación de las Licencias de Importación en el año 2012, cuál fue el segmento de automóviles más vendidos?

Automóviles	<input checked="" type="checkbox"/>	Camionetas	<input type="checkbox"/>
SUV's <i>Simple Utility Vehicle (Jeep) 4x4</i>	<input type="checkbox"/>	Van's	<input type="checkbox"/>
Camiones	<input type="checkbox"/>	Buses	<input type="checkbox"/>

10. Como considera usted que actualmente se encuentra el país, con la aplicación de las Licencias de Importación?

Aspecto positivo por licencias de importación como el crecimiento de la industria automotriz en Ecuador, sin embargo el gobierno debe tener en cuenta que como país, tenemos ciertos límites alcanzables, ya sea de inversión o tecnología, los cuales hacen que los espectáculos del gobierno no sean totalmente alcanzables, perjudicando de cierta manera a la industria automotriz.

Gracias por su colaboración.

Anexo N° 4.1



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la Elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: "Analizar el Efecto de la Aplicación de las Licencias de Importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. De acuerdo a datos estadísticos proporcionados por el Comex, Resolución N°66, la asignación de cuota en Unidades y Dólares para las siguientes empresas son:

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
	8703239090	16,213,516.90	1,674
	8703241090	192,577.70	9
	8703249090	883,137.50	55
	8703319090	8,302.00	1
	8703329090	2,130,240.00	210
	8703331090	86,800.00	4
	8703339090	41,048.00	2
	8704211090	69,048.00	7

GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
	8703229090	5,400,432.40	853
	8703231090	210,901.14	13
	8703239090	17,115,714.07	1,572
	8703241090	3,864,713.68	230
	8703249090	546,182.25	27
	8703900091	11,889,789.68	362
8704211090	11,169,524.10	674	

MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
	8703239090	9,021,020.48	596
	8703249090	639,904.93	23
	8704211090	2,320,462.87	185

OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
-----------------------------	------------	-----------	---

Favor su ayuda con el incremento porcentual de acuerdo al año 2011 al 2012 en Dólares y Unidades.

EMPRESA	2011		2012	
	USD	UDD	USD	UDD
AEKIA S.A				
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	-2.5%	-3.8%	-1.5%	-0.5%
MARESA				
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	-	-	-	-

.....

3. En la siguiente tabla, de acuerdo a las partidas arancelarias más sobresalientes en USD y UDD, describa por favor los segmentos a pertenecer.

EMPRESA	PARTIDA	CILINDRAJE	SEGMENTO
	ARANCELARIA		
AEKIA S.A	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	
	8703329090	De Cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3	
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090	De Cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	Vehiculos 4x4
	8703229090	De Cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3	Vehiculos 4x4
	8703900091	Vehículos Híbridos	
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	
	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	Camioneta
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	Camioneta

et cargo
 et cargo
 et cargo
 solo
 pensos

4. Con los datos anteriormente proporcionados, favor su colaboración con el porcentaje en el área de ventas de las siguientes partidas arancelarias con respecto al año 2011 al 2012:

EMPRESA	PARTIDA	VENTAS	
	ARANCELARIA	2011	2012
AEKIA S.A	8703229090		
	8703239090		
	8703329090		
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090		
	8703229090		
	8703900091	-1,566	1 do Total
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090		
	8703239090		
	8704211090		
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090		

5. Con la Aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que el sector automotriz en el país, ha permitido que las pequeñas empresas se desarrollen? Y en qué sectores?.

el gobierno ha permitido que las pequeñas empresas se desarrollen y los grandes impuestos menos para así utilizar el componente nacional y permitir que los pymes se desarrollen.

EMPRESA	ARTICULO	VALOR 2011	VALOR 2012
AEKIA S.A	8703229090	15,775,744.00	2011
	8703239090	10,228,228.00	1,074
	8703329090	20,477.00	0
	8703900091	20,117.00	0
	8704211090	6,700.00	1
	8703229090	1,170,100.00	200

¡Muchas Gracias por su Colaboración!

Anexo N°5. Encuesta Empresa Aymesa



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del trabajo final de grado, cuyo objetivo es: "Analizar el efecto de la aplicación de las licencias de importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cual es la comparación con respecto al año 2011 y 2012 en el área de ventas?

Porcentaje 2011

Porcentaje 2012

Porque.....

- 3.Cuál es la clase de CBU que tuvo mayor participación en el año 2012?

Kía

Chevrolet

Ford

Otro

4. La Casa Comercial al registrarse a esta nueva medida, se vio afectado su nivel de inversión, en qué porcentaje?

30% 50% 80%

Porque.....
.....
.....

5. Que Estrategias de Comercialización innovadoras utilizaron con la aplicación de las Licencias de Importación de CBU. Mencione cuatro y porque?

1. *ensamblaje Nacional*
2.
3.
4.

6. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que hay ventajas o desventajas para la Importación de vehículos CBU? mencione cuatro.

VENTAJAS

1. *Incentiva la producción Nacional*
2. *Genera Puntos de cupos*
3.
4.

DESVENTAJAS

1. *Escases en el producto*
2. *Menos ventas*
3.
4.

7. Cuál es la cantidad de CBU que actualmente mantiene la casa comercial después de la aplicación de las Licencias de Importación?

306

8. Al aplicarse las Licencias de Importación, se vio afectado la Economía del País?

SI

NO

Porque *Genera menos Ventas*

9. Con la aplicación de las Licencias de Importación en el año 2012, cuál fue el segmento de automóviles más vendidos?

Automóviles

Camionetas

Suv's

Van's

Camiones

Buses

10. Como considera usted que actualmente se encuentra el país, con la aplicación de las Licencias de Importación?

fomentando la producción Nacional

Gracias por su colaboración.

Anexo Nº 5.1



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la Elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: "Analizar el Efecto de la Aplicación de las Licencias de Importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. De acuerdo a datos estadísticos proporcionados por el Comex, Resolución N°66, la asignación de cuota en Unidades y Dólares para las siguientes empresas son:

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
	8703239090	16,213,516.90	1,674
	8703241090	192,577.70	9
	8703249090	883,137.50	55
	8703319090	8,302.00	1
	8703329090	2,130,240.00	210
	8703331090	86,800.00	4
	8703339090	41,048.00	2
	8704211090	69,048.00	7

ieswbor@aeikia.com.ec / Irvin Escobar.

GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
	8703229090	5,400,432.40	853
	8703231090	210,901.14	13
	8703239090	17,115,714.07	1,572
	8703241090	3,864,713.68	230
	8703249090	546,182.25	27
	8703900091	11,889,789.68	362
8704211090	11,169,524.10	674	

MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
	8703239090	9,021,020.48	596
	8703249090	639,904.93	23
	8704211090	2,320,462.87	165

OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
-----------------------------	------------	-----------	---

Favor su ayuda con el incremento porcentual de acuerdo al año 2011 al 2012 en Dólares y Unidades.

EMPRESA	2011		2012	
	USD	UDD	USD	UDD
AEKIA S.A	30%	60%	-10%	-5%
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A				
MARESA				
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A				

Las restricciones han permitido la limitación en el portafolio de nuestros modelos para la clase alta

3. En la siguiente tabla, de acuerdo a las partidas arancelarias más sobresalientes en USD y UDD, describa por favor los segmentos a pertenecer.

EMPRESA	PARTIDA	CILINDRAJE	SEGMENTO
	ARANCELARIA		
AEKIA S.A	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	Vehículos
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	Vehículos
	8703329090	De Cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3	Vehículos
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090	De Cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	
	8703229090	De Cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3	
	8703900091	Vehículos Híbridos	
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	
	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	

4. Con los datos anteriormente proporcionados, favor su colaboración con el porcentaje en el área de ventas de las siguientes partidas arancelarias con respecto al año 2011 al 2012:

EMPRESA	PARTIDA	VENTAS	
	ARANCELARIA	2011	2012
AEKIA S.A	8703229090		
	8703239090		
	8703329090		
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090		
	8703229090		
	8703900091		
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090		
	8703239090		
	8704211090		
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090		

Total -100%

Debido a las restricciones no se obtuvieron los mismos resultados.

5. Con la Aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que el sector automotriz en el país, ha permitido que las pequeñas empresas se desarrollen? Y en qué sectores?

el Gobierno ha permitido el desarrollo de las pequeñas empresas al firmar un convenio con las 3 empresas más grandes del país, para competir en el sector más competitivo nacional en los vehículos al ensamblarlos.

EMPRESA	VENTAS 2011	VENTAS 2012
AEKIA S.A	240	240
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	120	120
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	120	120
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	120	120

¡Muchas Gracias por su Colaboración!

Anexo N°6. Encuesta Empresa Maresa



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la elaboración del trabajo final de grado, cuyo objetivo es: "Analizar el efecto de la aplicación de las licencias de importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cual es la comparación con respecto al año 2011 y 2012 en el área de ventas?

Porcentaje 2011

Porcentaje 2012

Porque *Debido a buscar un equilibrio en la salida de divisas, incrementar la productividad en el país, pero no se desarrollen las industrias.*

3. Cuál es la clase de CBU que tuvo mayor participación en el año 2012?

Kia

Chevrolet

Ford

Otro

4. La Casa Comercial al regirse a esta nueva medida, se vio afectado su nivel de inversión, en qué porcentaje?

30% 50% 80%

Porque *Si, lo restricciones afectan los ventas, por la Proyección de la Comercialización*

5. Que Estrategias de Comercialización innovadoras utilizaron con la aplicación de las Licencias de Importación de CBU. Mencione cuatro y porque?

1. *Facilidad de pago, para mejorar ventas Promoción de acceso*
2.
3. *Accesibilidad a repuestos con descuento*
4. *Cheques con descuento en talleres avalados por el concesionario*

6. Con la aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que hay ventajas o desventajas para la Importación de vehículos CBU? mencione cuatro.

VENTAJAS

1. *Equilibrio en Impuestos*
2. *Desarrollo industria Nacional*
3.
4.

DESVENTAJAS

1. *Licencias con cupos mínimos*
2. *Afectación mercados para abrir*
3. *la demanda*
4.

7. Cuál es la cantidad de CBU que actualmente mantiene la casa comercial después de la aplicación de las Licencias de Importación?

.....
.....

8. Al aplicarse las Licencias de Importación, se vio afectado la Economía del País?

SI

NO

Porque *se permite desarrollo a empresas para pequeñas para compensar, lo cual permite contratar mano de obra nacional.*

9. Con la aplicación de las Licencias de Importación en el año 2012, cuál fue el segmento de automóviles más vendidos?

Automóviles

Camionetas

Suv's

Van's

Camiones

Buses

10. Como considera usted que actualmente se encuentra el país, con la aplicación de las Licencias de Importación?

este equilibrando la balanza Comercial, mejorando economía nacional.

Gracias por su colaboración.

Anexo N° 6.1



Reciba un cordial saludo de parte de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), la siguiente encuesta se la aplica con el fin de recolectar información relevante y necesaria para la Elaboración del Trabajo Final de Grado, cuyo objetivo es: "Analizar el Efecto de la Aplicación de las Licencias de Importación en las Provincias de Imbabura y Pichincha en la Comercialización de Vehículos CBU".

CUESTIONARIO

1. Tiene conocimiento acerca de la Aplicación de las Licencias de Importación para la Importación de CBU?

SI

NO

Si la respuesta es afirmativa pase a la siguiente pregunta, caso contrario muchas gracias.

2. De acuerdo a datos estadísticos proporcionados por el Comex, Resolución N°66, la asignación de cuota en Unidades y Dólares para las siguientes empresas son:

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
	8703239090	16,213,516.90	1,674
	8703241090	192,577.70	9
	8703249090	883,137.50	55
	8703319090	8,302.00	1
	8703329090	2,130,240.00	210
	8703331090	86,800.00	4
	8703339090	41,048.00	2
	8704211090	69,048.00	7

GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
	8703229090	5,400,432.40	853
	8703231090	210,901.14	13
	8703239090	17,115,714.07	1,572
	8703241090	3,864,713.68	230
	8703249090	546,182.25	27
	8703900091	11,889,789.68	362
8704211090	11,169,524.10	674	

MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
	8703239090	9,021,020.48	596
	8703249090	639,904.93	23
	8704211090	2,320,462.87	165

OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
------------------------------	------------	-----------	---

Favor su ayuda con el incremento porcentual de acuerdo al año 2011 al 2012 en Dólares y Unidades.

EMPRESA	2011		2012	
	USD	UDD	USD	UDD
AEKIA S.A				
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A				
MARESA	100%	5%	-6%	-3%
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A				

3. En la siguiente tabla, de acuerdo a las partidas arancelarias más sobresalientes en USD y UDD, describa por favor los segmentos a pertenecer.

EMPRESA	PARTIDA	CILINDRAJE	SEGMENTO
	ARANCELARIA		
AEKIA S.A	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	
	8703329090	De Cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3	
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090	De Cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	
	8703229090	De Cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3	
	8703900091	Vehículos Híbridos	
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090	De Cilindraje superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm	Autos
	8703239090	De Cilindraje superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	Autos
	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	Camiones
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090	De Peso total en carga máxima inferior o igual a 5 toneladas	Camiones

4. Con los datos anteriormente proporcionados, favor su colaboración con el porcentaje en el área de ventas de las siguientes partidas arancelarias con respecto al año 2011 al 2012:

EMPRESA	PARTIDA	VENTAS	
	ARANCELARIA	2011	2012
AEKIA S.A	8703229090		
	8703239090		
	8703329090		
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	8703210090		
	8703229090		
	8703900091		
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	8703229090		
	8703239090		
	8704211090	-50%	-60%
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	8704211090		

TOTAL

.....

5. Con la Aplicación de las Licencias de Importación, cree usted que el sector automotriz en el país, ha permitido que las pequeñas empresas se desarrollen? Y en qué sectores?.

COM LAS LICENCIAS EL PAIS - GOBIERNO BUSCA DESARROLLAR LAS PEQUEÑAS INDUSTRIAS DE AUTO PARTES Y TAMBIEN ASI QUE SI FUEO CON CONVENIO ESTE TIPO Y LAS EMPRESAS PUEDE DESARROLLAR EMPRESAS DE AUTOPARTES Y ASI IMPORTAR PARTES Y COMERCIALIZAR MAS EL COMPONENTE LOCAL.

EMPRESA	INDICADOR	VALOR 2011	VALOR 2012
AEKIA S.A	VENTAS	15.75.74.40	14.12
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A	VENTAS	10.12.12.28	14.12
MANUFACTURAS ARMADURAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A MARESA	VENTAS	10.12.12.28	14.12
OMNIBUSS BB TRANSPORTES S.A	VENTAS	10.12.12.28	14.12

¡Muchas Gracias por su Colaboración!

Anexo N°7 Fotografías



Quito, Av. Manuel Córdova Galarza, 2013

Quito, Av



Quito, Av. 10 de Agosto, 2013



Ipiales, ALDIA, Sector el Charco, 2013



Tulcán, Bodegas Terán, 2013



Tulcán, Bodegas MIDECARD, 2013



Tulcán, Bodegas Transbolivariana, 2013



Tulcán, Bodegas Terán, 2013



Tulcán, Bodegas MIDECARD, 2013



Tulcán, Bodegas Terán, 2013



Tulcán, Bodegas Transbolivariana, 2013

**“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA
COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”**

ARTÍCULO CIENTÍFICO

Yolanda Alexandra Santillán Túquerres



Estudiante egresada de la Facultad de Comercio Internacional Integración, Administración y Economía Empresarial, de la Escuela de Comercio exterior y negociación Comercial Internacional año 2012; Suficiencia en el Idioma Inglés por la Universidad Politécnica Estatal del Carchi; Taller de Seminario de Perspectivas y Políticas Administrativas de Comercio Exterior para el Carchi, taller de Mercadeo por Redes, taller de Manejo Básico del Paquete Informático E-comex, Foro Binacional de Desarrollo, Integración Fronteriza y Transporte, seminario en

Desarrollo Organizacional.

**“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA
EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN
ECUADOR”**

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI – TULCÁN
ECUADOR**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
COMERCIAL INTERNACIONAL (ECEYNC)**

santillanalexita@gmail.com

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo analizar la aplicación de las Licencias de Importación y su incidencia en la Comercialización de Vehículos en Ecuador, y al realizar un análisis de campo podemos darnos cuenta cuales son las ciudades más afectadas, es por ello que se tomó la decisión de que el presente tema de investigación se lo realizara en las Provincias de Imbabura y Pichincha.

El sector automotriz es muy importante para la economía del país, debido a los ingresos que este genera mediante la recaudación de tributos como aporte importante para el presupuesto del Estado, y es por ello que se realizara un estudio de las tres empresas ensambladoras más grandes del país como son: Ómnibus BB, Aymesa y Maresa, estas empresas son productoras y ensambladoras de CBU; cuya finalidad es satisfacer los gustos y exigencias que tiene el consumidor final.

Estas restricciones impuestas al país, para el sector automotriz es principalmente por las emisiones de gas que se han encontrado en estos últimos cinco años, como también un incremento en la balanza comercial con respecto a las importaciones, encontrándose con un saldo negativo. Razón por la cual el gobierno ha optado por estas decisiones, y sobre todo por el cambio de la matriz productiva se vio en la necesidad de buscar un equilibrio en la balanza comercial, como también el cuidar la producción nacional.

Palabras Claves: *Licencias de Importación, Comercialización, vehículos.*

ABSTRACT

This research aims to analyze the implementation of the Licensing and its impact on the Marketing of Vegetables in Ecuador, and an analysis of field can realize what are the cities most affected, which is why we took the decision that this research topic would take place in the provinces of Imbabura and Pichincha.

The automotive sector is very important for the economy because it generates revenue by raising taxes as important to the state budget contribution, and that is why a study of the three largest automakers will be held from country such as: Omnibus BB, Aymesa and Maresa, these companies are producers and assemblers of CBU; whose purpose is to satisfy the tastes and demands that has the final consumer.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

These restrictions imposed on the country, for the automotive sector is mainly gas emissions that have been found in the past five years, as an increase in the trade balance with respect to imports, encountering a negative balance. Why the government has opted for these decisions, especially by changing the production model was the need to find a balance in the trade balance, as well as caring domestic production.

Keywords: Import Licensing, Marketing, vehicles.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se desarrolla a través de la investigación y los resultados a obtener de las Provincias de Imbabura y Pichincha, demuestran el interés que ha generado las restricciones para la importación de CBU.

Las restricciones que actualmente se encuentran en el país, son aquellas que mediante el COMEX, se basa en cupos y unidades; y fueron asignadas para todas las empresas importadoras de CBU, quienes deben regirse a estas medidas deben cumplir con las decisiones que el gobierno demanda para el país, por consiguiente pretende buscar un equilibrio dentro de la balanza comercial.

Al aplicarse estas mediadas mediante el cambio de la matriz productiva, el sector automotriz se lo considera un sector priorizado, y es por ello que recibe ayuda por parte del estado para las diferentes industrias conexas del sector. Es por ello que mediante las diferentes capacitaciones que mantiene el talento humano de mencionadas industrias, con el fin de fortalecer y enriquecer tanto las aptitudes y actitudes que tiene el personal a laborar. Este cambio presentara resultados favorables para el país, porque ayuda a los diferentes procesos que mantienen otros sectores por el avance de estos cambios, se mira con resultados favorables y es por ello que este sector también busca un avance tanto tecnológico como de calidad. Y brinda un voto de confianza para el actual gobierno por medio del cambio de la matriz productiva.

El sector automotriz por medio de las decisiones que el gobierno introduce en el país, como el convenio que tienen que mantener las ensambladoras con las industrias conexas del país, es una gran ayuda para estas pequeñas microempresas, porque tendrán la oportunidad de expandir su producto con estas grandes ensambladoras y serán proveedoras de material para un vehículo. Y serán de gran provecho porque no

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

tendrán que importar los CKD. Además serán generadoras de nuevas plazas de trabajo.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

a. Modalidad de la Investigación

2.1.1 Investigación de Campo: El investigador trabaja en el ambiente natural en que conviven las personas y las fuentes consultadas, de las que obtendrán los datos más relevantes a ser analizados, son individuos, grupos y representaciones de las organizaciones científicas no experimentales dirigidas a descubrir relaciones e interacciones entre variables sociológicas, psicológicas y educativas en estructuras sociales reales y cotidianas.

Para la presente investigación, los diferentes profesionales que aportaron con sus conocimientos para el desarrollo del tema son muy necesarios, como un aporte significativo. La información obtenida, representan un interés fundamental para enriquecer y entender más sobre las licencias de importación para la estudiante.

2.1.1 Investigación Documental: esta investigación se toma en cuenta porque dentro de la investigación, se utilizara información secundaria como libros, revistas, folletos, que servirán como fuentes principales para el tema a investigar.

Para el tema a investigar, la información encontrada ya sea en libros, folletos son datos que ayudan y forman parte de un complemento, porque la información secundaria es necesaria, además aportar con datos de interés y del medio donde se encuentran los hechos.

Dentro del tema a investigar comprende información primaria y secundaria para un mejor entendimiento y comprensión.

b. TIPOS DE INVESTIGACIÓN

2.2.1 Investigación Descriptiva: dentro del tema a investigarse analiza y se describe las características de las personas, empresas y los procesos a seguir, dentro del tema a investigar se la utilizara mediante datos estadísticos la importación y exportación de CBU en el país.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

2.2.2 Investigación Exploratoria: dentro de la investigación, se realiza en el lugar de los hechos, donde el fenómeno a originarse se encuentra en las Provincias de Pichincha e Imbabura. Y se realiza entrevistas a las personas involucradas dentro del departamento de importación de las empresas tres empresas a investigar como: Kía, Maresa y Ómnibus BB.

2.2.3 Investigación Bibliográfica: Esta investigación nos permitirá recoger y analizar información proveniente de diferentes fuentes bibliográficas mediante: internet, revistas, libros, mediante esta información podemos fundamentar y analizar la aplicación de las licencias de importación.

2.3 MÉTODOS DE MEDICIÓN

2.3.1 La Entrevista

Para el presente tema de investigación como para la autora, fue de suma importancia porque se pudo realizar un sondeo de preguntas tanto abiertas como cerradas, y ayudo al tema de investigación y esclarecer las dudas existentes, tomando en cuenta la delimitación presentada para el siguiente estudio, se realizó la entrevista a personas encargadas del departamento de importación de las tres ensambladoras del país como son: Ómnibus BB, Aymesa y Maresa.

2.3.2 La Encuesta

También representa la misma importancia que la anterior, porque demuestran el mismo interés y el provecho de las mismas para el aporte significativo al presente tema de investigación.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA
COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

2.4 RESULTADOS Y DISCUSIONES

2.4.1 Producción de vehículos por ensambladora y segmento

**Cuadro 20. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS PRO ENSAMBLADORA
Y SEGMENTO**

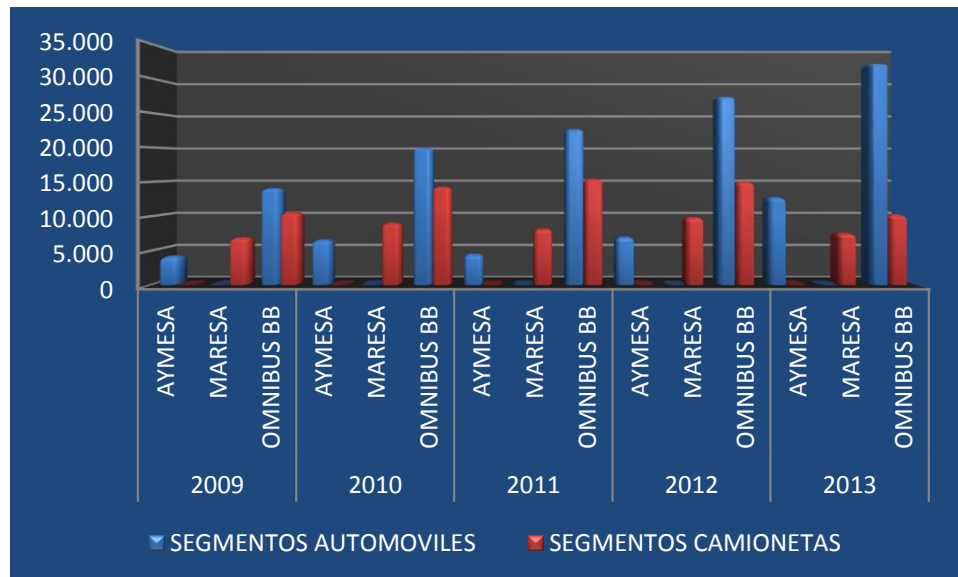
AÑO	ENSAMBLADORAS	SEGMENTOS		TOTAL
		AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	
2009	AYMESA	4.109	0	4.109
	MARESA	0	6.835	6.835
	ÓMNIBUS BB	14.116	10.543	24.659
2010	AYMESA	6.499	0	6.499
	MARESA	0	8.995	8.995
	ÓMNIBUS BB	20.065	14.304	34.369
2011	AYMESA	4.399	0	4.399
	MARESA	0	8.129	8.129
	ÓMNIBUS BB	22.829	15.489	38.318
2012	AYMESA	6.947	0	6.947
	MARESA	0	9.826	9.826
	ÓMNIBUS BB	27.597	15.067	42.664
2013	AYMESA	12.770	0	12.770
	MARESA	0	7.474	7.474
	ÓMNIBUS BB	32.424	10.246	42.670

FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

Grafico 1. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

La producción de CBU para las tres ensambladoras más grandes del país como son Ómnibus BB, Aymesa y Maresa; genera fuentes de trabajo dentro de las diferentes áreas del sector automotriz, permitiendo de esta manera un mejor estilo de vida para las personas.

- AEADE y el Banco Central del Ecuador, posiciona en primer lugar, de acuerdo a su producción y ventas en los segmentos de camionetas y automóviles; se encuentra la ensambladora Ómnibus BB; que en los últimos cinco años; ha logrado posicionarse en el mercado.
- Mientras que la ensambladora Aymesa mantiene su producción, en el segmento automóviles dentro de los cuatro años con un incremento del dos por ciento, y en el año 2013 con una producción del seis por ciento, determinando que ayudan a la generación de empleo, por medio de la asociatividad que existe actualmente entre ensambladoras del país con industrias conexas.
- La ensambladora Maresa dentro del segmento camionetas mantiene una producción del dos por ciento.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

2.4.2 Comercialización de ventas de importación y ensamblaje en Ecuador

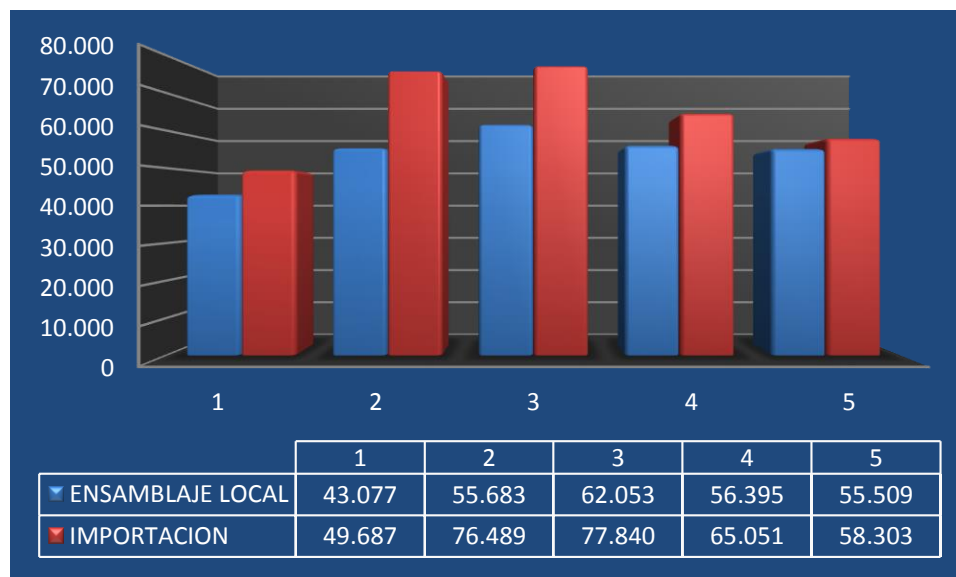
Cuadro 2. COMERCIALIZACIÓN DE VENTAS DE IMPORTACIÓN Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTADAS	%	TOTAL
2009	43.077	46,44	49.687	53,56	92.764
2010	55.683	42,13	76.489	57,87	132.172
2011	62.053	44,36	77.840	55,64	139.893
2012	56.395	46,44	65.051	53,56	121.446
2013	55.509	48.77%	58.303	51.23	113.812

FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 2. COMERCIALIZACIÓN DE VENTAS DE IMPORTACION Y ENSAMBLAJE EN ECUADOR



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

El ensamblaje de unidades dentro del país en el año 2012 corresponde al cuarenta y seis punto cuarenta y cuatro por ciento de unidades, mientras que en el 2013 se produjeron menos del dos por ciento, con relación al año anterior, lo que significa que dentro del ensamblaje y producción de CBU; de los segmentos de automóviles y

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

camionetas no cubren la demanda del mercado, porque el segmento que ha tenido mayor acogida dentro del mercado es el segmento de camiones y Van’s, debido al cambio en los ingresos de las familias, mayor utilización de los camiones, porque ayudan a la generación de trabajo y un ingreso económico importante..

2.4.3 Comercialización en la Provincia de Pichincha e Imbabura marca Chevrolet

Tabla 29 MARCA CHEVROLET

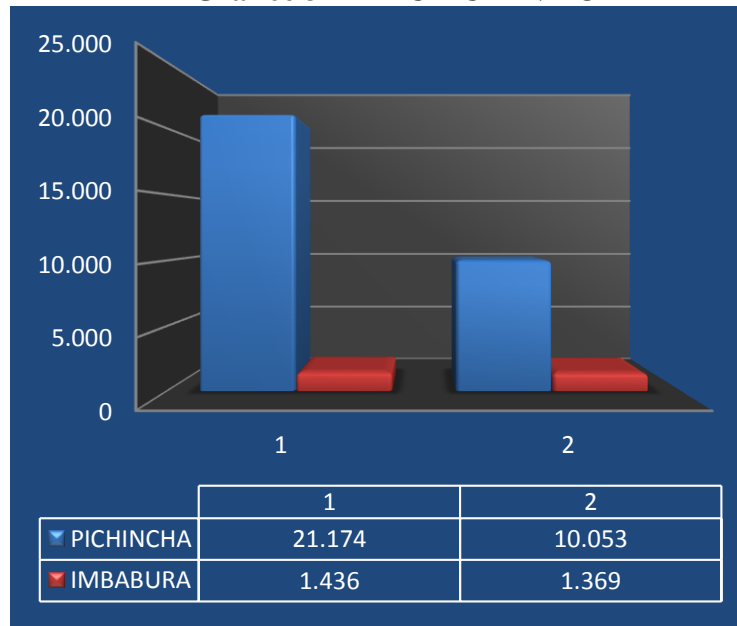
PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	21.174	10.053
IMBABURA	1.436	1.369



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 3 MARCA CHEVROLET



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

La marca Chevrolet en la Provincia de Pichincha, es una de las marcas más importantes de Ecuador, porque dentro de la provincia de Pichincha; las ventas correspondiente al año 2012 fueron de veinte un mil ciento setenta y un unidades, y

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

en el año 2013 de diez mil cincuenta y tres vehículos, lo que significa que debido a las restricciones impuestas por el gobierno se redujo a menos un diez por ciento que el año anterior.

Con relación a la provincia de Imbabura en el 2012 sus ventas fueron de mil cuatrocientos treinta y seis unidades y en el 2013 de mil trescientos sesenta y nueve vehículos; corresponden a una reducción del menos uno por ciento en relación al año anterior.

Llegando a la conclusión de que las limitaciones que el gobierno ha impuesto se han tomado en cuenta para obtener mayor control en las importaciones para las empresas importadoras.

2.4.4 Comercialización en las Provincias de Pichincha e Imbabura marca Kía

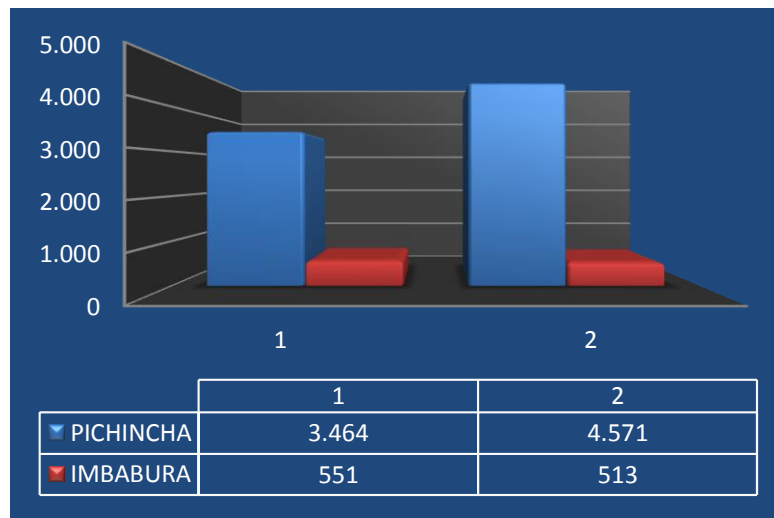
Tabla 2 MARCA KIA

PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	3.464	4.571
IMBABURA	551	513



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 425 MARCA KIA



FUENTE: AEADE
ELABORADO: Alexandra Santillán

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

Las ventas de vehículos de la marca Kía en el país, correspondiente al año 2012 fueron de tres mil cuatrocientos sesenta y cuatro unidades; mientras que en el año 2013 sus ventas fueron de cuatro mil quinientos setenta y un CBU; con un incremento del uno punto cinco por ciento, resaltando que en la provincia de Pichincha tubo mayor demanda que la provincia de Imbabura En la provincia de Imbabura las ventas tanto para el año 2012 como 2013, se mantuvieron, debido a varios factores entre ellos: ingreso económico de las familias, CBU ensamblados e importados, marcas reconocidas, etc.

2.4.5 Comercialización en la Provincias de Pichincha e Imbabura marca Mazda

Tabla 2 MARCA MAZDA

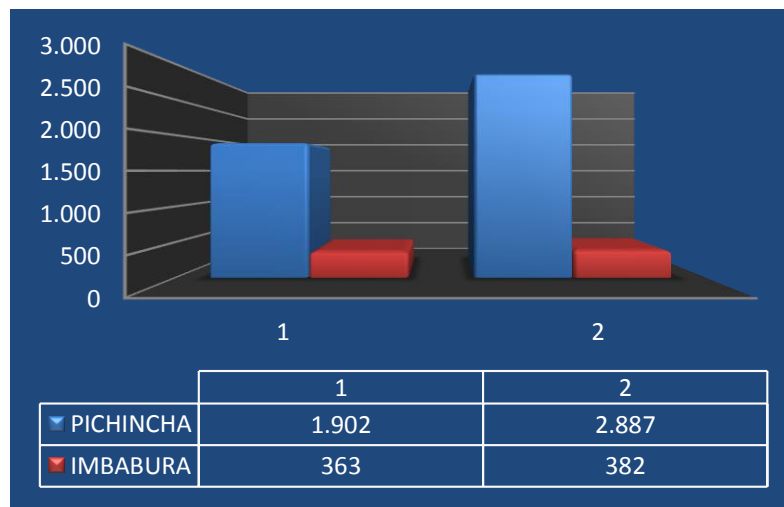
PROVINCIA	2012	2013
PICHINCHA	1.902	2.887
IMBABURA	363	382



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

Grafico 526 MARCA MAZDA



FUENTE: AEADE

ELABORADO: Alexandra Santillán

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

En Ecuador la Marca Mazda representada por la empresa Maresa, las ventas para la Provincia de Pichincha en el año 2012 fueron de mil novecientos dos unidades, mientras que en el año 2013 fueron de dos mil ochocientos ochenta y siete vehículos, lo que significa que hubo un incremento del uno punto cinco por ciento; mientras que en la Provincia de Imbabura el incremento entre los años anteriormente mencionados tienen un incremento del cero punto tres por ciento.

2.4.6 VARIACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

A continuación se detalla el siguiente cuadro sobre la variación de las exportaciones del sector automotriz:

Cuadro 3 EVOLUCION DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

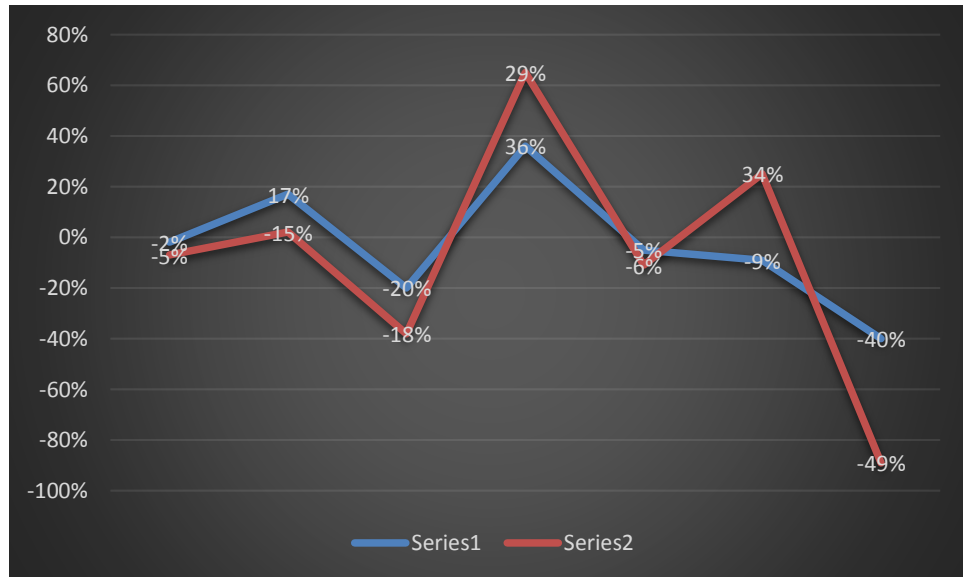
Variación % Enero-Abril	2007- 2008	2008- 2009	2009- 2010	2010- 2011	2011- 2012	2012- 2013	2013- 2014	TCPA 20017- 2014
En USD	-2%	17%	-20%	36%	-5%	-9%	-40%	-6%
En TON	-5%	-15%	-18%	29%	-6%	34%	-49%	-8%

FUENTE: Banco Central del Ecuador, www.bce.fin.ec

ELABORACIÓN: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

Grafico 6. EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ



FUENTE: Banco Central del Ecuador, www.bce.fin.ec

ELABORACIÓN: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

Las exportaciones que representan dentro de los últimos cinco años, se reflejan una disminución con respecto al año anterior, cabe recalcar que en el en los años 2010-2011, se reflejan exportaciones significativas, y es justamente en este año que se presentan las restricciones a las importaciones, y el fomento de las exportaciones por medio del cambio de la matriz productiva.

El destino de las exportaciones a los destinos de Colombia, Venezuela, Chile, Perú, Panamá, también representan una disminución en todos los segmentos y como observamos en los cuadros anteriores no todas las ensambladoras exportan los vehículos de todos los segmentos, cada una de ellas envían al extranjero los pedidos solicitados, y esto representa una disminución a las exportaciones totales. A continuación se presentan la participación con relación al periodo 2012-2013.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

2.5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

2.5.1 CONCLUSIONES

- El Mercado Automotriz Ecuatoriano es muy importante el cual tiene varios partícipes, entre ellos se encuentran las concesionarios, ensambladoras, importadoras, distribuidores y consumidor final, de igual manera de forma directa o indirectamente intervienen los proveedores de CKDs – CBU, instituciones financieras para compra o venta de un vehículo, plantas para realizar mantenimiento vehicular. Factores muy importantes que ayudan al fortalecimiento de este sector.
- Es muy importante destacar que el gobierno ha mencionado que los vehículos que contengan partes y piezas originarios del país tengan un costo de venta más económico en comparación del importado.
- Por disposición del Presidente Rafael Correa todas las empresas dedicadas a la importación de CBU y CKDs deben registrarse obligatoriamente hacia la nueva medida llamada Licencia de Importación, las cuales son muy importantes ya que ayudan a la estabilización de la balanza comercial del país, y exista un equilibrio entre las importaciones y exportaciones.
- Dentro de la industria automotriz en nuestro país se incrementan nuevas plazas de trabajo, mejorar el estilo de vida de las personas y de igual manera un incremento significativo en sus ingresos.
- El sector automotor es muy importante porque ayuda al desarrollo del país, por los ingresos que genera, como también en cumplir y satisfacer con las necesidades del consumidor final.

2.5.2 RECOMENDACIONES

- Se recomienda a todas las empresas, concesionarios y distribuidores que realicen capacitaciones constantes sobre atención al cliente, como también mantenimiento de las unidades a todas las personas a laborar en las empresas, dentro del área de servicio, con el fin de brindar una mejor atención.
- Dentro de las empresas se creen, formen, eduquen y fortalezcan una cultura de honestidad con técnicas profesionales y transparentes al momento de adquirir o vender un CBU o CKD.

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

- Con la aplicación de las Licencias de importación las empresas ensambladoras existentes en nuestro país, deben tomar en cuenta utilizar el mayor componente nacional y pagaran el menor arancel.

- Tomar en cuenta la aplicación de las licencias de importación y realizar una planificación con todos los CBU que el usuario del país necesita.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- BARZALLO DIEGO, tesis “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012”

- HIDALGO ANDREA, tesis” Auditoria de gestión al proceso de importación de repuestos en la empresa Aekía. S.A con el objeto de mejorar los tiempos de nacionalización”, 2010.

- NARANJO GEORGE, Tesis de Grado “La industria Automotriz Nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su desregularización.

LINKOGRAFÍA

- AEADE, 2012 Octubre,(http://www.aeade_ecuador_net), anuario dos mil doce.

- Alcance de impuesto de un vehículo Enero del 2013, <http://www.ignacioonline.com.ar/2014/01/Los-alcances-del-impuesto-los-vehiculos-de-alta-gama.html>

- Banco central del Ecuador enero 2013, <http://www.bce.fin.ec/contenido.php?CNT=ARB0000203>

- Banco Central del Ecuador 15 de Noviembre del 2013, http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/ComercioExterior.jsp

- CORPEI, análisis del sector automotor, corporación de promociones de exportaciones e inversiones, 2005-20012

“LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN ECUADOR”

- Importación de vehículos, 11 de Enero del 2013. <http://www.eluniverso.com/2013/01/11/1/1356/importacion-vehiculos-sera-356-2010.html>
- Industrias productivas, 12 del 2013, http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/pais_productivo3.pdf
- MIPRO 17 abril del 2012, <http://www.industrias.gob.ec/>
- Plan Nacional del Buen vivir, 2013-2017



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Ley No. 2006-36 · Publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE GRADO

No. 0022-AS-CEYNI/2012

A los nueve días del mes de Enero de 2012, siendo las 18h00, se instala el Tribunal de Sustentación del Proyecto de Grado conformado por: Msc. Freddy Quinde, PRESIDENTE; Ing. Diego López, SECRETARIO; y Ing. José Arauz ASESOR DEL PROYECTO “LICENCIAS DE IMPORTACIÓN Y SU INVIDENCIA EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR” en base a lo establecido en el Reglamento de Tesis de Grado y el Instructivo de sustentación de Proyecto de Grado, para receptor la sustentación del estudiante SANTILLAN TUQUERRES YOLANDA ALEXANDRA del X nivel “B” Noche de la carrera Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

Una vez constatado y en cumplimiento de los requisitos administrativos y académicos, el estudiante SANTILLAN TUQUERRES YOLANDA ALEXANDRA **APRUEBA** la sustentación con el promedio de las siguientes calificaciones:

- | | |
|---|------|
| 1. Exposición del Proyecto de Grado | 3,17 |
| 2. Precisión y Coherencia de Respuestas | 3,33 |
| 3. Calidad de la Presentación del Trabajo | 0,83 |

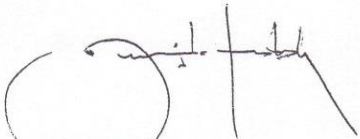
Obteniendo como nota final 7,33 (Siete con treinta y tres.) en la sustentación del Proyecto de Grado.

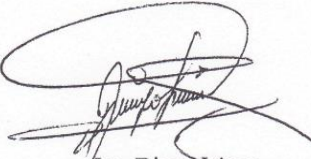
El tribunal considera pertinente que el estudiante cumpla las siguientes recomendaciones:

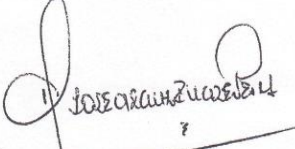
- Delimitar sujetos de estudio.
- Puntualizar tercer objetivo en función de medir la incidencia.
- Utilizar palabras técnicas en relación al tema de investigación y a la carrera.
- investigar la métrica con la que se establecerá la incidencia.

Dado en la ciudad de Tulcán a los nueve días del mes de enero de dos mil doce, firman los integrantes del Tribunal de Sustentación de Proyecto de Grado de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

“EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN”


Msc. Freddy Quinde
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL


Ing. Diego López
SECRETARIO


Ing. José Arauz
ASESOR DE TESIS