



ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Tesis previa a la obtención del título de Ingeniero Comercial

Mención en Finanzas y Comercio Exterior.

TÍTULO

Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

AUTORES

Cinthia Tamara Véliz Bajaña

José Gilmar Moreira Escalante

DIRECTOR

LSI. Karool Heredia Castro, Msc

AGOSTO 2015

Agradecimiento

Al terminar este trabajo arduo y de mucho empeño quiero otorgar mis agradecimientos a quienes de una u otra manera estuvieron ahí apoyándome y dándome ánimos para seguir adelante. Nada me llena más de satisfacción que terminar esta tesis.

A Dios que es lo fundamental en mi vida, sin él nada pasaría. A mis padres Humberto Véliz y Viviana Bajaña, a quienes amo con mi vida y han sido mis pilares en todo momento, han estado siempre ahí y motivación en cada cosa que hago en la vida y este trabajo no es la excepción.

A mis amigas y demás personas, quienes han hecho que esto se lleve a cabo, a través del apoyo que nos hemos brindado mutuamente. A mi amigo y compañero de tesis, Gilmar Moreira, sin él este trabajo no hubiera llegado hasta el final. Gracias infinitas por tu apoyo y por tomar este reto conmigo.

A la LSI. Karool Heredia por guiarnos y apoyarnos en esta dura tarea, por la paciencia y el compromiso que tomó al ser tutora de nuestra tesis.

A mis docentes que de una u otra manera apoyaron mi desarrollo estudiantil y profesional. Este trabajo se realizó por el conocimiento impartido por parte de ustedes y por el adquirido a lo largo de nuestra vida estudiantil.

Gracias a todos.

Cinthia Véliz Bajaña.

Agradecimiento

Al finalizar este trabajo de titulación, después de haber pasado por un sinfín de peripecias quiero agradecer a todas aquellas personas que estuvieron ahí cuando más los necesité, dándome fuerzas para seguir adelante y terminar mi carrera universitaria.

A mi compañera de fórmula, Cinthia Veliz, gracias a tu apoyo y temple salimos adelante de los obstáculos que se nos presentaron. A mis padres, José Moreira y Marlene Escalante, que cumplieron el rol de tutores con sus consejos y motivación, ya que por ellos y gracias a Dios estoy cumpliendo una etapa en mi vida.

Así mismo agradezco a mi hermana, Melissa Moreira, que ha sido mi bastón y a mis amigos que siempre estuvieron ahí, Dayhana Navarrete y Francisco Porras. Espero que ellos cumplan sus metas como lo estamos haciendo nosotros.

Para finalizar agradezco a la LSI. Karool Heredia por sus consejos, tutorías y vastos conocimientos que nos guiaron de la mejor forma para llevar a cabo este proyecto y asimismo agradezco el apoyo de todos los profesores que aportaron con un granito de arena a la consecución de esta meta.

Gracias.

José Moreira Escalante

Dedicatoria

Este logro está dedicado a Dios por haberme dado sabiduría y fuerza para terminar este trabajo.

A mis padres, Humberto Véliz y Viviana Bajaña, las personas más importantes y las que más amo en esta vida. Gracias por su apoyo incondicional.

A mi familia y a mi abuela Blanca Cedeño, sé que ella está orgullosa arriba en el cielo; esto, va para ti también.

A mis amigos, gracias por su amistad.

Cinthia Véliz Bajaña.

Dedicatoria

Este logro que estoy alcanzando se lo agradezco a Dios, ya que sin él nada sería posible.

A mis padres, José Luis Moreira e Inés Marlene Escalante, que son mi motor para salir adelante. Gracias a su apoyo y dedicación estamos terminando este trabajo.

A mi familia entera que siempre estuvo ahí dándome palabras de aliento para seguir esforzándome y cumplir mis metas a nivel personal y profesional.

Para finalizar, dedico este trabajo a las amistades que conocí y que hoy en día considero amigos.

Gracias

José Gilmar Moreira

Declaratoria De Responsabilidad

Los conceptos desarrollados, análisis realizados y las conclusiones del presente trabajo, son de exclusiva responsabilidad del (los/las) autor(as)

Guayaquil, Agosto 2015.

(f)_____

Cinthia Veliz Bajaña

0940880339

(f)_____

Gilmar Moreira Escalante

0930995758

Índice General

Agradecimiento	ii
Agradecimiento	iii
Dedicatoria.....	iv
Dedicatoria.....	v
Declaratoria De Responsabilidad	vi
Índice General	vii
Índice de Gráficos	x
Índice de Tablas	xi
Índice de Ilustraciones	xii
Índice de Anexos.....	xii
Resumen.....	xiii
Palabras Claves	xiv
Abstract.....	xv
Key Words	xv
Introducción	1
Capítulo 1.....	3
1. Planteamiento del Problema	3
1.1. Presentación	3
1.2. Antecedentes	3
1.3. Justificación.....	7
1.4. Enunciado del problema.....	10
1.4.1. Problema General.....	10
1.4.2. Sub-problemas	11
1.5. Objetivos	11
1.5.1. Objetivo General	11
1.5.2. Objetivos Específicos.....	11
1.6. Beneficiarios	12

Capítulo 2.....	13
2. Marco Teórico.....	13
2.1. Marco Conceptual.....	13
2.2. Fundamentación teórica.....	15
2.2.1. Sector metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes.....	21
2.2.2. La Comunidad Andina de Naciones (CAN).....	22
2.2.3. Teoría de las restricciones.....	23
2.2.4. Plan Nacional del Buen Vivir.....	24
2.3. Base Legal.....	25
2.3.1. Base legal para importar.....	25
2.3.2. Régimen de Importación.....	27
2.3.3. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.....	28
2.3.4. Entes Reguladores.....	29
2.3.5. Acuerdos y Tratados.....	32
2.3.6. Certificaciones previas para importación.....	33
2.3.7. Normativa ambiental.....	35
2.3.8. Marca país.....	36
2.4. Glosario de términos técnicos.....	38
2.5. Hipótesis.....	39
2.6. Variables.....	39
2.6.1. Variables Independientes.....	39
2.6.2. Variables Dependientes.....	39
Capítulo 3.....	40
3. Análisis del sector y la empresa.....	40
3.1. Reseña histórica del sector metalmecánico en el Ecuador.....	40
3.2. Características del sector automotriz metalmecánico.....	41
3.3. Sector metalmecánico ecuatoriano.....	42
3.4. Restricciones del sector metalmecánico.....	42
3.5. Procedimiento licencia Marca País.....	43
3.6. Principales empresas ensambladoras en el país.....	46
3.7. Ventaja Competitiva.....	48
3.8. Marco Metodológico.....	49
3.8.1. Tipo de investigación.....	49
3.8.2. Alcance de la investigación.....	50
3.8.3. Método de Investigación.....	51
3.8.4. Técnicas de investigación.....	53
3.9. Grupo objetivo.....	54
3.9.1. Grupo primario.....	55
3.9.2. Grupo secundario.....	56

3.10.	Procesamiento de la Información	56
3.11.	Diseño de la Propuesta	67
3.11.1.	Precio.....	67
3.11.2.	Producto	68
3.11.3.	Marca y modelo.....	71
3.11.4.	Capacitación humana	71
3.11.5.	Partida arancelaria.....	72
3.11.6.	Proveedores	73
3.11.7.	Agente afianzado de aduana.....	74
3.11.8.	Estrategias de servicios	76
Capítulo 4.....	78	
4. Estudio de Factibilidad del Proyecto	78	
4.1.	Análisis de restricciones arancelarias para el sector automotriz en la ciudad de Guayaquil.....	78
4.2.	Análisis Financiero.....	84
4.2.1.	Inversión Inicial	84
4.2.2.	Capital de Trabajo	84
4.2.3.	Presupuesto de Ingresos	86
4.2.4.	Desembolso de Financiamiento	87
4.2.5.	Estado de Pérdidas y Ganancias.....	88
4.2.6.	Flujo de Caja	88
4.2.7.	Tasa Interna de Retorno	89
4.3.	Viabilidad del proyecto	91
Conclusiones	
Recomendaciones	
Bibliografía	
Anexos	

Índice de Gráficos

Capítulo 1

Gráfico 1-1 Evolución de importaciones del Sector Automotriz (CKD) en Ecuador..	5
Gráfico 1-2 Importaciones de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) hacia Ecuador	6
Gráfico 1-3 Cuotas y cupos de CKD en millones	8

Capítulo 2

Gráfico 2-1 Variaciones en las ventas por segmentos de vehículos	16
Gráfico 2-2 Indicadores CNE - Fabricación de vehículos en millones de unidades..	17
Gráfico 2-3 Importaciones de CKD 2010 - JUL 2014.....	19
Gráfico 2-4 Representación del Impacto Ambiental producido por el proceso.....	36

Capítulo 3

Gráfico 3-1 Procedimiento de emisión de licencia	44
Gráfico 3-2 Participación estimada de mercado de empresas competidoras.	48
Gráfico 3-3 ¿Estaría usted dispuesta a comprar un auto ensamblado en el Ecuador?55	
Gráfico 3-4 Resultados de la pregunta 1 de la encuesta.....	57
Gráfico 3-5 Resultados de la pregunta 2 de la encuesta.....	58
Gráfico 3-6 Resultados de la pregunta 3 de la encuesta.....	59
Gráfico 3-7 Resultados de la pregunta 4 de la encuesta.....	60
Gráfico 3-8 Resultados de la pregunta 5 de la encuesta.....	61
Gráfico 3-9 Resultados de la pregunta 6 de la encuesta.....	62
Gráfico 3-10 Resultados de la pregunta 7 de la encuesta.....	63
Gráfico 3-11 Resultados de la pregunta 8 de la encuesta.....	64
Gráfico 3-12 Resultados de la pregunta 9 de la encuesta.....	65
Gráfico 3-13 Resultados de la pregunta 10 de la encuesta.....	66

Capítulo 4

Gráfico 4-1 Comparativo de importaciones por uso y destino económico del 2010-2015.....	80
Gráfico 4-2 Importaciones de Autopartes y CKD de automóviles desde el 2006-2014 en millones de dólares.....	81

Índice de Tablas

Capítulo 1

Tabla 1-1 Cuotas y cupos de CKD en millones	8
---	---

Capítulo 2

Tabla 2-1 Valores de sustitución de importaciones 2014-2017	20
Tabla 2-2 Valoración del impacto ambiental producido por el proceso	35

Capítulo 3

Tabla 3-1 Pregunta 1 de encuesta.....	57
Tabla 3-2 Pregunta 2 de encuesta.....	58
Tabla 3-3 Pregunta 3 de encuesta.....	59
Tabla 3-4 Pregunta 4 de encuesta.....	60
Tabla 3-5 Pregunta 5 de encuesta.....	61
Tabla 3-6 Pregunta 6 de encuesta.....	62
Tabla 3-7 Pregunta 7 de encuesta.....	63
Tabla 3-8 Pregunta 8 de encuesta.....	64
Tabla 3-9 Pregunta 9 de encuesta.....	65
Tabla 3-10 Pregunta 10 de encuesta.....	66
Tabla 3-11 Descripción del Sedan 4 puertas.....	67
Tabla 3-12 Sub-partidas Arancelarias	72
Tabla 3-13 Agentes de aduana	74

Capítulo 4

Tabla 4-1 Importaciones por uso o destino económico (Cuode) del 2015 vs 2014... 80	80
Tabla 4-2 Costos de Servicios.....	85
Tabla 4-3 Cuadro de Remuneraciones	86
Tabla 4-4 Capital de Trabajo.....	86
Tabla 4-5 Presupuesto de Ingresos.....	87
Tabla 4-6 Amortización del Préstamo.....	87
Tabla 4-7 Estado de Pérdidas y Ganancias	88
Tabla 4-8 Flujo de Caja.....	89
Tabla 4-9 Tasa Interno de Retorno	89
Tabla 4-10 Período de Recuperación	90
Tabla 4-11 Cálculo del período de recuperación	90

Índice de Ilustraciones

Capítulo 3

Ilustración 3-15 Dimensiones del Sedan 4 puertas	69
Ilustración 3-16 Vista panorámica del Sedan 4 puertas	70
Ilustración 3-17 Vehículo Sedan 4 Puertas para la venta.....	70

Índice de Anexos

Anexo 1 Resolución 66.....	
Anexo 2 Resolución 65	
Anexo 3 Objetivo 10: Impulsar la transformación de la Matriz Productiva.....	
Anexo 4 ART 120 COPCI.....	
Anexo 5 ART 131 COPCI.....	
Anexo 6 ART 136 COPCI.....	
Anexo 7 RTE INEN 034.....	
Anexo 8 Matriz de Licenciamiento Primero Ecuador.....	
Anexo 9 Validación de Encuestas.....	
Anexo 10 Resolución 116.....	



CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

Autores: Cinthia Véliz Bajaña cinty_12@live.com
Gilmar Moreira Escalante jmoreirae@hotmail.com

Director: LSI. Karool Heredia Castro kheredia@ups.edu.ec

Resumen

La presente investigación consiste en realizar un análisis de las restricciones arancelarias para el sector automotriz enfatizando en las importaciones de vehículos ya sean estos enteros o por partes, obviamente pagando un arancel de tipo Ad-Valorem.

Para el estudio investigativo se tomó en consideración a empresas que se dedican al proceso de ensamble de vehículos en el país; entre las firmas principales se encuentran tres concesionarias que se dedican a esto: GM OBB, AYMESA y MARESA, también se analizó el manejo del CKD que es un kit de ensamblaje que reúne todas las piezas con las cuales se puede armar un aparato funcional, cabe recalcar que en los últimos años el tema de importaciones se ha ido reduciendo por motivo de desarrollo de la Matriz Productiva, proyecto que es impulsado por el actual mandatario, el Ec. Rafael Correa.

Los datos que se obtuvo en las encuestas (método de recolección de datos en el presente trabajo) arrojaron resultados alentadores, de la muestra tomada a trescientos cincuenta y siete personas, el 45% indicó que estaría dispuesto a usar un vehículo ensamblado en el país; es decir, la propuesta a implementar por “Lifan Group” tendría buena aceptación en el mercado automotriz de la ciudad de Guayaquil, siendo este el mercado primario, por otra parte el 49% de los encuestados opinó que estarían dispuestos a pagar entre \$15,000 a \$20,000 valor dentro del rango del costo/beneficio del proyecto, lo que determina una gran acogida por el público y por consiguiente, excelente propuesta para el desarrollo del sector.

En el último capítulo se establece una propuesta para implementar una línea de ensamblaje, con motor ecuatoriano cuya finalidad es, competir en el mercado y desarrollar este sector que es uno de los más demandados por los consumidores.

Palabras Claves

Ad Valorem, Arancel, CKD, Ensambladoras, Matriz Productiva, Restricciones.



CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

Authors: Cinthia Véliz Bajaña cinty_12@live.com
Gilmar Moreira Escalante jmoreirae@hotmail.com

Director: LSI. Karool Heredia Castro kheredia@ups.edu.ec

Abstract

This research consists of an analysis of the tariff restrictions to the automotive sector with an emphasis on imported vehicles, whether in whole or in part, obviously with the payment of an Ad-Valorem type tariff.

For this research study it was taken into consideration companies engaged in vehicle assembly process in the country; the leading firms include three dealerships who are dedicated to this activity: GM OBB, AYMESA, and MARESA. It was also analyzed the management of CKD, that is an assembly kit that has all the parts with which you can put together a functional unit, it should be emphasized that in recent years the issue of imports has been declining because of the Productive Matrix development, project that is driven by our current president, Ec. Rafael Correa.

The data obtained in the survey, which was the data collection method used in this study, released encouraging results. From the sample composed of three hundred fifty-seven people, 45 % said they would be willing to use a vehicle assembled in the country, this proposal to be implemented by " Lifan Group" have good acceptance in the automotive market in the city of Guayaquil , which is the primary market, on the other hand 49% of respondents said they would be willing to pay between \$ 15,000 to \$ 20,000, value which is within the cost / benefit range of the project , and which determines a great acceptance by the public and therefore becomes an excellent proposal for the development of the sector.

In the last chapter, it has been established a proposal to implement an assembly line with Ecuadorian engines, which purpose is to compete in the market and develop this sector that is one of the most demanded ones by consumers.

Key Words

Ad Valorem, Assemblers, CKD, Matrix Production, Tariff Restrictions.

Introducción

El incremento de restricciones arancelarias del sector automotriz y de las carrocerías, partes y autopartes a varios sectores en el Ecuador ha generado mucha polémica. El gobierno ecuatoriano lo que pretende es el desarrollo de la matriz productiva, pero dentro de estos parámetros se encuentra el sector metalmecánico - automotriz y la fabricación de carrocerías, partes y autopartes, en lo que respecta al negocio de ensambladoras ha generado interés debido a que se está desarrollando este sector y se otorgan ciertos beneficios.

El desarrollo del proyecto tiene un inversión inicial de USD \$22.000,00 para lo cual se contará con un aporte de capital propio USD\$5.000,00 y con un préstamo al Banco del Pacifico de USD \$17.000,00 a cinco años plazo a una tasa de interés del 9,76%, la recuperación de la inversión está estimada a un periodo de tres años, dos meses y un día.

Cabe recalcar que el proyecto consiste en implementar una nueva línea de ensamblaje bajo Marca País, que incluye el desarrollo de un motor con mano de obra ecuatoriana (declaración de origen Ecuador). Este proyecto abarca los lineamientos operativos y funcionales de Lifan Group, la misma que asumirá los costos del Ckd y de las maquinarias para el desarrollo de la línea de producción. Es por tal razón que la inversión es mínima, ya que solo se incurrirá en los costos del motor con mano de obra ecuatoriana.

Este proyecto presenta una TIR del 22% que es considerable para la inversión y atractiva para los inversionistas que deseen arriesgarse a aportar al desarrollo del proyecto, tomando en consideración que la tasa mínima o TMAR exigida para el proyecto es la tasa de descuento propuesta por el banco para la emisión del préstamo que es de 9,76%. De esta manera se otorga una buena rentabilidad al desarrollo del proyecto que en principio se ha considerado un lapso de cinco años.

En el presente proyecto denominado “Análisis de la Restricciones Arancelarias en el Sector Automotriz y propuesta de desarrollo de este Sector en la Ciudad de Guayaquil” se desarrollan cuatro capítulos, los mismos que están distribuidos de la siguiente manera: el primer capítulo contiene antecedentes, problemática, objetivos y justificación e importancia. El segundo abarca desde marco conceptual, teórico, historia e importancia del sector metalmecánico y marco legal. En el tercer capítulo se tocará temas de la metodología, el cómo se llevó la investigación a través de análisis de información, de la recolección de datos que se obtendrá mediante las técnicas previstas. En el cuarto y último capítulo, con la información antes obtenida, se desarrollara la propuesta para el desarrollo del sector automotriz de partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil junto al análisis financiero correspondiente.

Gracias al desarrollo de los capítulos mencionados se podrá presentar la propuesta de la oportunidad de mejoramiento y desarrollo del sector antes mencionado, como cambio positivo para incrementar la participación de las ensambladoras en la ciudad de Guayaquil con el motor elaborado con mano de obra ecuatoriana como valor agregado.

Capítulo 1

1. Planteamiento del Problema

1.1. Presentación

La presente tesis está enfocada al desarrollo del sector de las ensambladoras en la ciudad de Guayaquil, optando por el producto nacional, apoyando al desarrollo de la matriz productiva y al sector ecuatoriano que fabrica todo lo referente a carrocerías, accesorios y motores para que se caractericen por ofrecer productos de calidad y que les permita competir a nivel nacional e internacional y que puedan ser considerados como una posible amenaza literalmente hablando al momento de elaborar partes, carrocerías y autopartes de automotores por las concesionarias y casas vehiculares ya posicionadas en la ciudad de Guayaquil.

1.2. Antecedentes

En el país, la historia se traslada a la primera ensambladora en Ecuador, Ómnibus BB Transportes (OBB), quien inició sus operaciones en 1975 de la mano de Bela Botar, joven de origen húngaro y gran emprendedor que emigró al Ecuador y que con su visión revolucionó el mercado automotor ecuatoriano ya que fue el pionero en desarrollar el sector en el país.

El sueño de Bela Botar comenzó en el sector de la Kennedy, frente al Colegio Técnico Aeronáutico, en la ciudad de Quito; en un pequeño taller donde se trabajó bajo el nombre de "Provedora Automotriz", compañía madre de Ómnibus BB. En este lugar, se realizaron los primeros prototipos de autobuses.

El negocio inicio con dieciocho personas, en su mayoría trabajadores sin experiencia en esta labor ya que principalmente se dedicaban a otras actividades. Algunos solo habían culminado la educación básica y muchos arribaban de diversas provincias en busca de trabajo. Cuando la empresa alcanzó los cuatrocientos

empleados, ciento cincuenta provenían de la parroquia de Quiroga y del barrio de Cuicocha, en la provincia de Imbabura.

Al inicio de su operación, OBB elaboraba un vehículo al día; en el segundo año llegó a producir cinco, hasta llegar a un tope máximo de quince. En 1981, General Motors se integra como accionista y la compañía se convierte en General Motors Ómnibus BB (GM-OBB). A partir de este año, se inicia una inversión programada para fabricar miles de vehículos livianos que son emblemáticos hasta la fecha como: la Blazer, Forsa, Trooper, Vitara, Chevrolet Luv, entre otros. La fusión entre la experiencia de GM y la capacidad emprendedora de OBB, marcó el inicio de una nueva etapa en la industria automotriz del Ecuador.

Desde entonces, y a través de la red de concesionarios más extensa del país, Chevrolet comercializa una amplia gama de vehículos livianos entre automóviles, camionetas y todoterrenos. GM OBB es la planta de ensamblaje automotriz pionera y más grande del Ecuador con más de tres décadas de trayectoria y ha manejado su operación de manera sustentable lo que sumado al esfuerzo y trabajo de sus empleados, proveedores y la Red de Concesionarios Chevrolet, le ha permitido posicionarse como un referente en el sector automotor. En la actualidad, el 80% de vehículos Chevrolet que se comercializan en el país son ensamblados con manos ecuatorianas.

En el Ecuador se importan la mayoría de piezas para la fabricación de carros nacionales, gran problema para la producción local, puesto que se podrían elaborar aquí, pero se cuenta con escasa inversión en este sector; el gobierno del presidente Rafael Correa decidió implementar una política de fomento a la producción industrial en base al cambio de la matriz productiva, para ello ha ofrecido garantías a la inversión que se radique en Ecuador y por consiguiente empezar a fabricar en el Ecuador lo que proveen desde el exterior.

La industria automotriz del Ecuador produce actualmente seis tipos de vehículos y ofrece once distintos productos de la industria de fabricantes de autopartes. (PRO ECUADOR, 2012)

A continuación el siguiente gráfico evidencia la evolución significativa que ha tenido el Ecuador, lo que le ha permitido llegar a mercados internacionales.

Gráfico 1-1 Evolución de importaciones del Sector Automotriz (CKD) en Ecuador



Fuente: Comunidad Andina De Naciones (CAN), 2014

Elaborado: Autores de tesis

Gran parte del problema se da por falta de facilidades financieras, capital de trabajo, maquinarias y tecnología requerida para este tipo de fabricación en Ecuador, también tiene que ver los temas impositivos y fiscales necesarios.

A pesar del avance que ha tenido el Ecuador en este sector son escasas las ensambladoras y aún más los fabricantes de partes y autopartes por esto, se desea partir desde aquí para mejorar el progreso en la producción del sector metalmeccánico en referencia al área automotriz.

Entre los productos más importados desde la Comunidad Andina de Naciones (CAN) hacia Ecuador durante el periodo 2013 – 2014 son: vehículos automóviles, tractores, ciclos, demás con un 31%, como a continuación se puede observar en el gráfico 1-2.

Gráfico 1-2 Importaciones de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) hacia Ecuador



Fuente: Cámara de la Pequeña Industria (CAPEIPI), 2014

Elaborado: Autores de tesis

Ecuador, país minero y poseedor de esta materia prima para la producción metalmecánica, no necesita proveer recursos a diferentes lugares del mundo para la producción y que esta vuelva en productos terminados como ha sucedido durante mucho tiempo, sino más bien elaborarla en el país para obtener productos terminados.

El Ecuador, en base a hechos pasados, no poseía infraestructura para llevar a cabo procesos logísticos, atributo que lo hace competidor frente a los demás. Tiempo atrás no había incentivos para la producción de estos productos y eso influía de manera negativa a la producción local, como otro punto importante que estaba en

adversidad era y aún sigue siendo aunque de manera más reducida la inversión que se requería para los elaboradores en esta gran industria, puesto que se necesita tecnología avanzada y personal capacitado para así ser competitivo en el mundo exterior, ya que en el país hay escasa rivalidad.

Sin embargo como dato importante la industria automotriz ha generado gran progreso en los últimos 30 años, dado que contribuye al desarrollo nacional con inversiones, capacitación, tecnología y generación de divisas. Las ensambladoras en el país, debido a su alto grado de tecnificación, son reconocidas por sus productos de alta calidad en el mercado nacional e internacional.

1.3. Justificación

Desde años anteriores hasta la actualidad (2015), el gobierno ha concretado para el sector automotriz medidas gubernamentales como el aumento de la producción nacional y el financiamiento de sus políticas de estado. Entre las medidas implantadas por el gobierno se encuentran los impuestos que se deben asumir como Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a la salida de divisas (ISD), Impuesto a los consumos especiales (ICE) entre otros.

La regulación que se impuso para los CKD kit para ensamblaje o montaje este es un sistema logístico en el que se almacenan todas las piezas necesarias para armar un aparato funcional, en la resolución 65 del Comité de Comercio Exterior COMEX establece una reducción cuantitativa de CKD en 19 sub-partidas.

Las piezas pagarán el total de arancel consolidado correspondiente al bien final y este porcentaje podrá disminuir en la medida en que el porcentaje de materia prima ecuatoriana incorporado al bien ensamblado sea mayor.

La tabla 1-1 y el gráfico 1-3 muestran las cuotas y cupos de CKD en millones en términos FOB de manera anual.

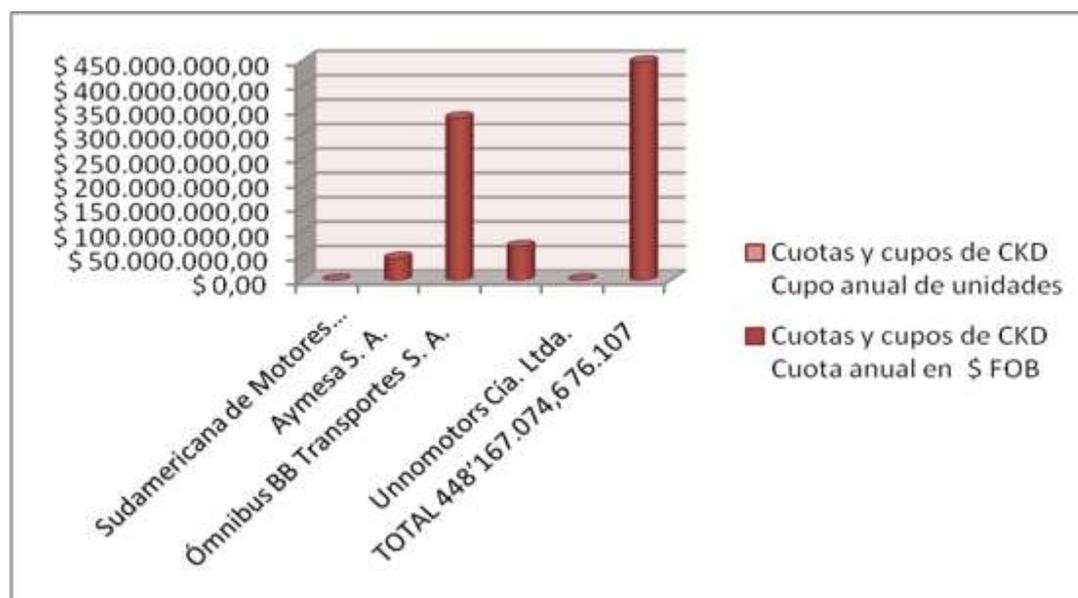
Tabla 1-1 Cuotas y cupos de CKD en millones

Consignatario	Cuota anual en \$ FOB	Cupo anual de unidades
Sudamericana de Motores Motsur Cía. Ltda. 402.561 361	\$ 402,56	361
Aymesa S. A.	\$ 45.158.812,30	6.552
Ómnibus BB Transportes S. A.	\$ 333.005.568,34	50.052
Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuat. S. A. Maresa	\$ 69.261.809,47	18.632
Unnomotors Cía. Ltda.	\$ 338.323,50	510
TOTAL 448'167.074,6 76.107	\$ 447.764.916,17	76107

Fuente: Banco Central Del Ecuador (BCE), 2014

Elaborado: Autores de tesis

Gráfico 1-3 Cuotas y cupos de CKD en millones



Fuente: Banco Central Del Ecuador (BCE), 2014

Elaborado: Autores de tesis

La resolución 66 del COMEX va al total de restricción cuantitativa anual de vehículos, tanto en dólares como en unidades, es por eso que se desea reducir el acelerado crecimiento del parque automotor, el uso de combustible y la contaminación.

Para impulsar el sector metalmecánico, el Ecuador ha desarrollado ferias y se han realizado viajes para promocionar el sector. En el año 2014, se realizó la Feria Inversa Metalúrgica y Siderúrgica para el Sector Automotriz”, organizada por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), en el Centro de Exposiciones Quito. Al ciclo de conferencias, asistieron representantes de las ensambladoras nacionales, así como nuevos y antiguos proveedores de partes y piezas para la industria automotriz.

El Instituto Ecuatoriano de Normalización exige que los automóviles estén equipados con doble bolsa de aire, y por ello se estima que hubo un incremento de \$1.000 dólares en el precio final.

Mediante esta investigación se desea analizar qué grado de incidencia afectan las restricciones arancelarias establecidas por el gobierno para las importaciones de los vehículos en sus diferentes marcas y modelos ya sean estos completos o por partes, inclusive si sólo es la carrocería del automotor.

En este sector incide toda la población del Ecuador pero va dedicado a los ensambladores cuya actividad principal es la venta de automóviles; pero, que consigo lleva previamente el trabajo de poner en marcha nuevos procesos de construcción de automóviles con partes y autopartes que tienen como destino el consumidor final en la ciudad de Guayaquil.

Se necesita que las ensambladoras y los fabricantes de piezas nacionales se conozcan y trabajen juntos, contando con el apoyo del gobierno mediante el subsidio de capital y/o maquinarias o con la implementación de microcréditos para que los emprendedores puedan recurrir a estos y dedicarse a la producción de las partes, autopartes y carrocerías de los vehículos, así como las medidas y cantidades de vehículos que se puedan importar al país y el estudio de factibilidad de estas empresas para que ellos mismos puedan elaborar, diseñar y comercializar vehículos con valor agregado aquí en la ciudad de Guayaquil o partes y accesorios de los mismos.

1.4. Enunciado del problema

Desde el año 2008 hasta la actualidad, el gobierno ha concretado para el sector automotriz medidas gubernamentales en búsqueda de reducir la contaminación ambiental, desarrollar la producción nacional y financiamiento de sus estrategias de estado.

Año tras año, los conflictos para la comercialización de automóviles en el país son mayores debido a las medidas gubernamentales que se implementan, más cuando desde el 2008, la importación y ensamblaje de vehículos automotores ha sufrido desmedidos incrementos de aranceles tales como: Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y a la Salida de Capitales (ISD).

En junio del año 2013, el Comité de Comercio Exterior (COMEX), mediante la resolución 66, implantó restricciones a las importaciones, en dólares y unidades, para 38 empresas del sector automotor y la resolución 65 para las que importan en CKD (partes y autopartes), esta medida fue corroborada el año 2014 en la resolución 101 y estará vigente hasta diciembre del próximo año. (Véase anexo 1-2)

El pergamino indica que las asociaciones importadoras conseguirán cupos máximos para transportar unidades al país para su lícita comercialización, una vez que obtengan el límite de los cupos, lo que se originaría es un desabastecimiento alterando a la demanda del mercado con lo poco que ofrecen las concesionarias.

1.4.1. Problema General

¿Cómo inciden las restricciones arancelarias implantadas por el gobierno al sector automotriz y cuál es la factibilidad financiera que tienen para incrementar el sector de partes, autopartes y carrocerías de vehículos en la ciudad de Guayaquil?

1.4.2. Sub-problemas

- Encarecimiento de los vehículos en función de la reducción de los cupos y reducción de CKDs.
- Exigencia que tiene el consumidor guayaquileño frente a la calidad, gustos y preferencias.
- Negativa de las concesionarias posicionadas en el mercado local frente a las nuevas propuestas de desarrollo del sector de ensamblaje nacional.
- Escaso financiamiento que obtiene el sector productivo para desarrollar las ensambladoras.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Analizar el impacto de las restricciones arancelarias implantadas al sector automotriz para desarrollar una propuesta que impulse el área metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Identificar la realidad de las importaciones de vehículos antes de la aplicación de las resoluciones n° 65 y 66 del COMEX.
- Identificar la realidad actual de las importaciones del sector automotriz en la ciudad de Guayaquil.
- Determinar las incidencias de las restricciones arancelarias en el sector automotriz de la ciudad de Guayaquil.
- Elaborar una propuesta para el desarrollo del sector metalmecánico de carrocerías partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil.

1.6. Beneficiarios

Los beneficiarios de la propuesta planteada inicialmente serán los representantes de la empresa Lifan Group al decidirse a implementar una nueva línea de ensamblaje con motor elaborado por mano de obra ecuatoriana en el mercado denominada Marca País, bajo los lineamientos de calidad ya establecidos.

De igual manera va contribuir al desarrollo del sector automotriz en la ciudad de Guayaquil, abriendo nuevos nichos de mercados a consumidores que prefieran lo nacional e incentiven al desarrollo de la matriz productiva.

Y finalmente el consumidor final es el mayor beneficiario en el proyecto, ya que podrá adquirir un vehículo con mano de obra ecuatoriana, a un precio módico y brindando un aporte a los beneficiarios anteriormente mencionados.

Capítulo 2

2. Marco Teórico

2.1. Marco Conceptual

Arancel: Es un impuesto (derecho de aduana) que grava un producto cuando cruza las fronteras de una nación. Existen aranceles para la importación y aranceles para la exportación. (Robert J. Carbaugh (2009) Economía Internacional. Cengage Learning).

Es un valor extra que se paga al momento que una mercancía entra o sale de un territorio en específico, hay aranceles para la importación cuando la mercadería ingresa a un país y el arancel de exportación cuando sale regularmente esto ocurre en países desarrollados.

Arancel Específico: Se expresa en términos de una cantidad fija de dinero por unidad física del producto importado. (Robert J. Carbaugh (2009) Economía Internacional. Cengage Learning).

Cuando se importa una mercadería y se tiene que pagar un arancel de \$10.00 por ejemplo sin importar el precio del artículo.

Arancel Ad Valorem: (Arancel Cobrado a las Mercancías) Se expresa en función del Valor, como un impuesto sobre las ventas, se expresa como un porcentaje fijo del valor del producto importado. (Robert J. Carbaugh (2009) Economía Internacional. Cengage Learning).

Este tipo de arancel se aplica en términos porcentuales, la tasa al valor del artículo y ese es el valor que se paga por que entre la mercancía al país.

Balanza Comercial: Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. PROECUADOR (Marzo, 2013)

No es nada más que el registro de las actividades de importaciones y exportaciones de una nación durante un año comercial, el resultado de la balanza puede presentarse de dos formas cuando las exportaciones son mayores se denomina superávit otorgando un saldo positivo y cuando las importaciones son mayores se denomina déficit otorgando un saldo negativo en la balanza.

Barreras Arancelarias: Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. PROECUADOR (Marzo, 2013)

La finalidad de las barreras arancelarias es impedir el ingreso de determinadas mercancías a un país, en el Ecuador no se cobra ninguna tarifa por la salida de productos; es decir, por exportaciones, mientras mayor sea el arancel mayor dificultad tendrá un producto de ingresar a determinado país.

Fodinfra (Fondo de Desarrollo para la Infancia) Impuesto que administra el INFA. 0.5% se aplica sobre la base imponible de la Importación (CIF). Impuesto del 0.5% del valor CIF de la importación para el Fondo de Desarrollo para la infancia Fodinfra, - reasignados y administrados por el INFA. (Ministerio de Inclusión, Económica y Social (MIES)).

Este impuesto está anexado al Ministerio de Inclusión, Económica y Social (MIES), exceptuando los productos con los que se elaboran farmacéuticos de uso humano y vegetariano.

ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) Administrado por el SRI. Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen. Es el impuesto a los consumos especiales es aplicable a bienes y servicios, importados o nacionales detallados en el artículo 82 de la ley de Régimen Tributario. (Servicio de Rentas Internas).

Este impuesto varía del tipo de producto que se vaya a consumir va desde el 2% al 150% de ad - valorem.

ISD (Impuesto a la salida de divisas) Es un impuesto que se paga por la transferencia, envío o traslado de divisas que se realicen al exterior ya sea en efectivo o cheques, retiros o pagos de cualquier naturaleza. (Servicio de Rentas Internas).

Al realizar una transferencia de divisas hacia el exterior es ahí donde se debe hacer efectivo el pago del impuesto a la salida de divisas denominado ISD cabe recalcar que deben hacer mediante la intervención de una institución financiera la tasa es del 5%.

Importación: Se denomina importación a la acción comercial que implica y desemboca en la introducción de productos foráneos en un determinado país con la misión de comercializarlos. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador).

Las importaciones no son más que la base en esta investigación puesto que son un apoyo en lo que a la entrada de mercancía respecta del sector automotriz metalmecánico.

2.2. Fundamentación teórica

La industria ecuatoriana del sector automotriz se centra en el norte del país y es en la ciudad de Quito donde se encuentran las ensambladoras más grandes, distribuidas en todo el territorio ecuatoriano. El desarrollo de la industria automotriz ha permitido el desarrollo de la producción en lo que respecta a automotores, maquinarias y herramientas.

El sector automotriz está conformado por sub sectores los cuales son:

- Importadores
- Ensambladoras
- Firma de auto partes y distribuidores.

El nivel de desarrollo tecnológico que el Ecuador ha alcanzado en el sector automotriz se ve claramente manifestado en la calidad de automotores nacionales, los mismos que involucran altas normas de calidad y seguridad.

En la actualidad las grandes empresas multinacionales como Chevrolet, Kia y Mazda que se encuentran en el país dedicadas a este sector han liderado transferencias y asimilación de lo que tecnologías, calidad y servicio se refiere en empresas autopartistas. Esto ha permitido el desarrollo de plazas de trabajo, producción nacional y por consiguiente ingresos de capital.

En lo que a vehículo respecta, hasta septiembre del 2014 se comercializaron 10.433 unidades con un incremento del 10.94% en comparación al año anterior. Las ventas acumuladas hasta Septiembre del año 2014 ascienden a 86.142 unidades, con relación a los primeros nueve meses del año anterior (85.029 unidades) el mercado evidencia un crecimiento del 1,31% y con relación al mismo periodo del año 2012 (93.371 unidades) registra una disminución del 7,74%.

El gráfico 2-1 indica las variaciones de las ventas por prototipo de carro y la totalidad del 2013 y 2014 dando a notar la diferencia del incremento de dichos años.

Gráfico 2-1 Variaciones en las ventas por segmentos de vehículos

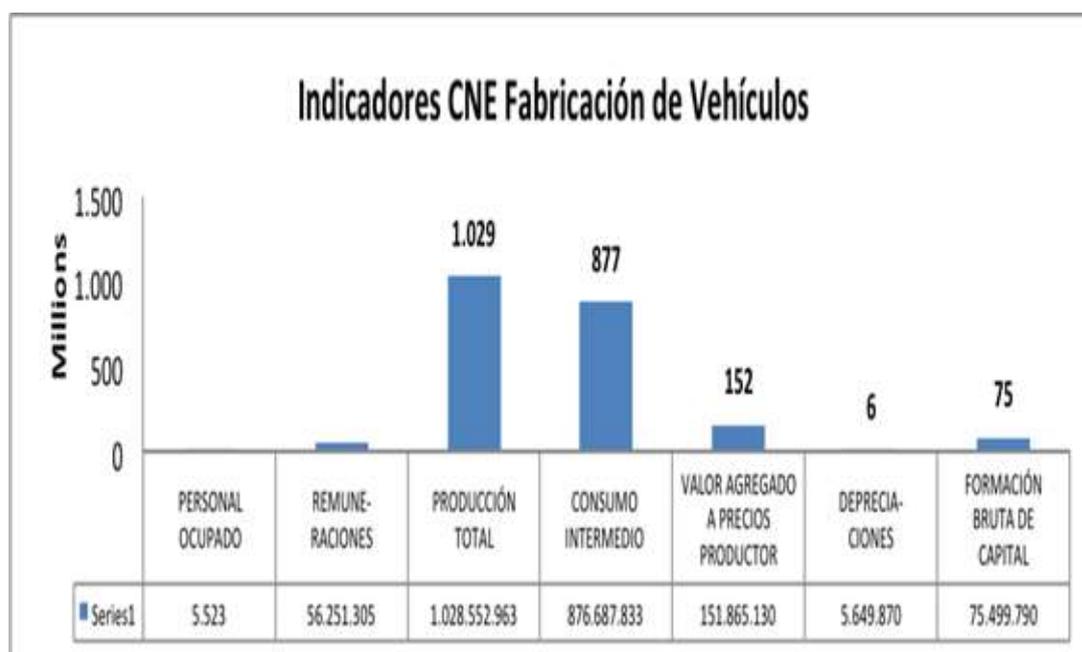


Fuente: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), 2014

Elaborado: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE)

En el gráfico 2-2 se aprecian los indicadores sobre fabricación de vehículos en millones de unidades

Gráfico 2-2 Indicadores CNE - Fabricación de vehículos en millones de unidades.



Fuente: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), 2014

Elaborado: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE)

Restricciones el sector automotriz

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) tiene la facultad de regular, facilitar o limitar la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías extranjeras ni nacionalizadas, además aprueba contingentes de importación o medidas restrictivas a las actividades de comercio exterior. (Código Orgánico de la Producción, comercio e Inversiones, Art 72)

Desde que la resolución 116 del COMEX entró en vigencia, la economía y la política comercial del Ecuador ha estado en constante variación, permitiendo generar correlación entre el mundo corporativo y las entidades públicas competentes. Las disposiciones de sustitución de importación han afectado a varios sectores en el que

se encuentra el sector automotriz, planteando objetivos hasta el 2017, dentro del proceso de cambio de la matriz productiva.

Las restricciones a las importaciones de vehículos y sus partes impuestas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), ocasionaron grandes pérdidas en las ventas, lo cual puso en riesgo la estabilidad de las empresas y plazas de trabajo que dependen de este sector.

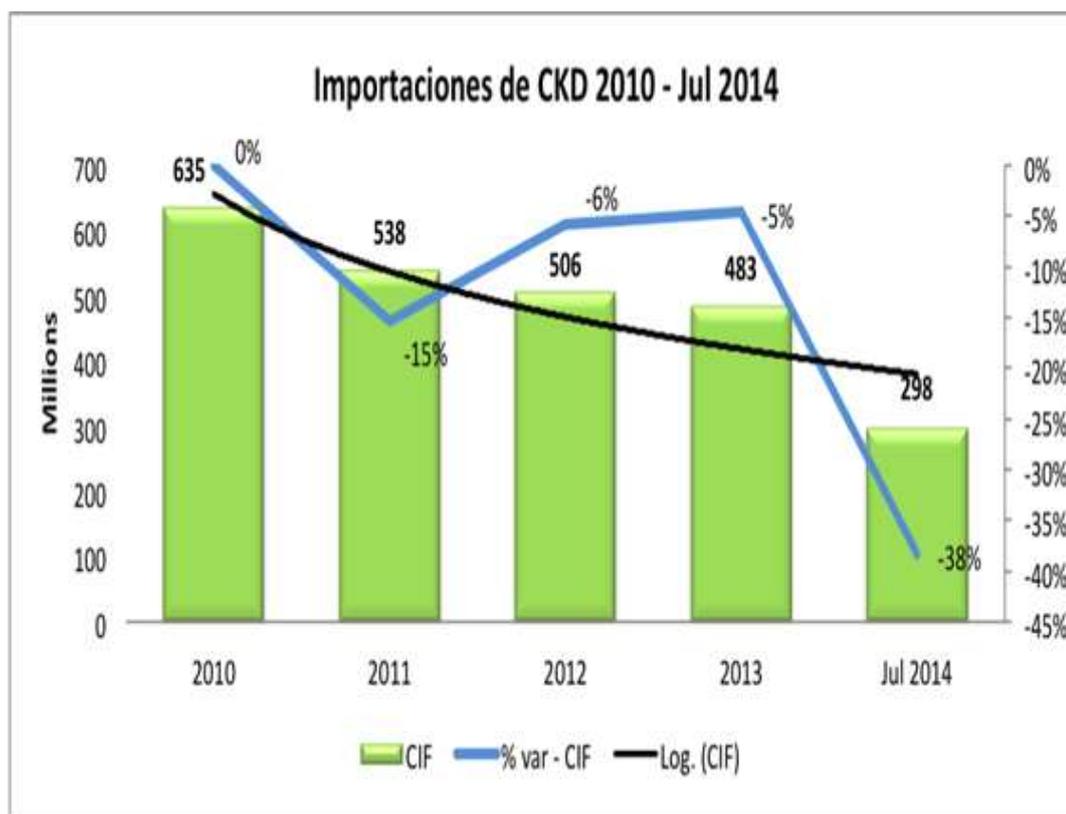
Otro problema que causaron estas restricciones fue la desconfianza por parte de la inversión nacional y preocupación de proveedores por lo que se colocaron y pagaron vehículos que no se podían nacionalizar y cuyos reembarques ocasionarían muchas pérdidas económicas, sin embargo el gobierno arriesgaba por otro lado a la producción nacional, buscando liquidez y a facilidades a los que invertían en este sector en Ecuador.

Las disposiciones del gobierno en lo que respecta a importaciones de vehículos fueron radicales puesto que la medida establecía cupos en dólares y unidades, lo cual lo limitó aún más.

El cambio de la matriz productiva brinda apoyo al eje central que no es más que la diversificación e incremento del valor agregado en la producción nacional. Estas restricciones se demuestran en las correlaciones público-privadas, para fomentar la sustitución selectiva de importaciones.

Como se podrán dar cuenta en el siguiente gráfico las importaciones se redujeron dando esto un lado positivo al gobierno que busca la reducción de las importaciones y promoviendo la producción nacional.

Gráfico 2-3 Importaciones de CKD 2010 - JUL 2014



Fuente: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), 2014

Elaborado: Cámara de Industria Automotriz del Ecuador (CINAE)

Para el 2017 se vaticina de acuerdo al Ministerio Coordinador de la Producción sustituir \$3.121 millones de dólares por importaciones. A la par, el gobierno de la república del Ecuador espera aumentar la producción local, en mayor medida dentro de los sectores de metalmecánica, plásticos y cauchos, tecnología y farmacéutico.

Para el periodo del 2014-2017 el Gobierno Nacional espera suplir las importaciones de varios sectores entre los cuales se encuentra el metalmecánico quien representa un 34.99% como podemos ver en el siguiente cuadro:

Tabla 2-1 Valores de sustitución de importaciones 2014-2017

Sectores	Sustitución 2014-2017 (millones de US\$)	% sectorizado de sustitución
Metalmecánico	1092	34.99
Plástico y caucho	469	15.03
Tecnología	387	12.40
Farmacéutico	367	11.76
Alimentos y bebidas procesadas	232	7.43
Forestal, pulpa y papel	204	6.54
Confecciones, cuero y calzado	171	5.48
Petroquímico	146	4.68
Vehículos	-	0.00
Clinker y cerámica	53	1.70
Total	3121	100

Fuente: Revista Poderes, 2015

Elaborado: Autores De Tesis

La posición que toma el gobierno frente a las restricciones en los sectores en donde el automotriz registra los mayores rubros de importación en el 2012, está considerando montos estimados de importación, se espera aumentar la producción local, en mayor medida dentro del sector de metalmecánica.

Las críticas que se ha tenido ante esta sustitución de importación se dirigen a la inmediatez de la misma, que perturba a la industria local a cubrir la demanda existente. Por este motivo, se iniciaron negociaciones con el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) a partir de la resolución, estas transacciones tienen como meta de negociación comprometer a las empresas a extender la producción o incrementar la inversión a la par de la reducción progresiva de las importaciones, estableciendo un estándar de reducción del 30%.

Hasta la fecha se han firmado 84 convenios, con alrededor de 400 empresas para poder suplir las demandas inmediatas de importación.

2.2.1. Sector metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes.

Este sector es considerado como el de mayor madurez en el desarrollo industrial ya que está conformado por una extensa variedad de productos que tienen como elemento algún tipo de metal en la producción, este sector es el encargado de transformar la materia prima en sus diferentes combinaciones como hierro, zinc, acero, aluminio y plomo.

La alteración de estos metales da como resultado los productos semi-elaborados, de uso doméstico y herramientas de piezas de máquinas para la industria del sector al que hacemos énfasis.

El apoyo que otorga esta industria es de gran relevancia a otras áreas las mismas que benefician al desempeño laboral de otros sectores de la economía nacional.

La industria metalmecánica se divide en varios subsectores los que mencionaremos a continuación:

- Metálica Básicas
- Productos Metálicos
- Maquinarias Eléctricas
- Maquinarias No Eléctricas
- Material de Transporte
- Carrocerías y Bienes de Capital.

2.2.2. La Comunidad Andina de Naciones (CAN)

La Comunidad Andina de Naciones (CAN), tiene el objetivo de alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, américa del sur y latinoamericana. Los países que lo conforman son Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

La Comunidad Andina de Naciones (CAN) aporta de manera significativa a la economía del Ecuador pero en base a la Resolución N°116 del COMEX, con la cual el Ecuador fortificó la política de sustitución selectiva y estratégica de importaciones que no cumplía con estándares de calidad, estas desataron inconformidad sin embargo se señaló que la Resolución 116 no exige un Certificado de Conformidad, como se argumenta en el documento de la CAN, requisito que se implementó el 30 de mayo del 2013 (Resolución No. 01-2013 Comité Interministerial de la Calidad), política que fue comunicada oportunamente a la CAN y a la Organización Mundial de Comercio.

En lo que a normativa se refiere la CAN tiene aplicaciones al sector automotriz tales como:

- Acuerdo de complementación del sector automotriz
- Resolución N° 323: La misma que fija niveles de integración subregional con incorporación de partes subregionales con origen acumulativo.
- Resolución N° 416: Indica qué requisitos deben cumplir partes y piezas para ser consideradas como provenientes de países de la CAN y donde se fijan normas de origen general miembros países de la CAN
- Establece porcentaje de productos importados de tercetos países frente al valor FOB de producto terminado, salto de partida por transformación en partes, piezas, sub ensambles, entre otras.

2.2.3. Teoría de las restricciones

La administración de los patrimonios a fin de lograr productos y servicios de alta calidad se sugiere a implementar y fomentar el uso de la metodología denominada “Teoría de las restricciones”. Esta teoría fue concebida por el Dr. Eliyahu M. Goldratt en los años 80’.

La economía del Ecuador se ha distinguido por ser acreedor de materias primas en el mercado internacional y al mismo tiempo de bienes y servicios de mayor valor agregado es por eso que la presente teoría ayudará a revelar las causas y efectos de las restricciones planteadas por el gobierno nacional para entender lo que sucede y así encontrar maneras de mejorar.

La siguiente metodología está compuesta de 5 pasos que el Ecuador como país debe de haber tomado en cuenta y son:

- Identificar las restricciones del gobierno
- Explotar la restricciones
- Subordinar lo demás
- Elevar el rendimiento de las restricciones
- Volver al paso 1 (retroalimentación).

Entre las ventajas que ofrece la aplicación de esta teoría se encuentra: el aseguramiento del futuro, puesto que la misma ayuda al mejoramiento incesante del sector, fortalece la posición estratégica del país y la empresa Lifan Group y asegura un futuro sostenible; también, esta teoría permite incrementar las utilidades de la empresa Lifan Group puesto que la optimización de recursos y la implementación de medidas bien direccionadas y enfocadas, son puntos claves que mejoran sustancialmente y con ellos la capacidad de concebir beneficios mismo que contribuye al mejoramiento de la liquidez.

Luego de conocer la presente teoría se puede indicar que la aplicación de esta en el sector automotriz, ayudará a dinamizar el cambio de la matriz productiva y esta como herramienta contribuirá a controlar y evaluar la cadena de valor y lo más importante el proceso de evaluación de desempeño de sistemas productivos, la misma se verá reflejada en la implementación de la propuesta para los cambios sugerido para el desarrollo del sector y recomendaciones planteadas en el presente trabajo de investigación.

2.2.4. Plan Nacional del Buen Vivir

Desde el 2007 el gobierno de la revolución ciudadana implantó un sinnúmero de cambios que se plasmaron en el Plan Nacional del Buen Vivir o PNBV. Este plan constituye una recopilación de la argumentación doctrinaria del gobierno, está conformado por sus bases, lineamientos, metas, políticas y diagnóstico con lo que se persigue objetivos para eje y desarrollo del país, llevando a cabo su última edición a partir del 2013 al 2017.

Su principal meta es promover la diversidad cultural y la igualdad de los ciudadanos ecuatorianos para lograr los doce objetivos que mantiene en marcha este plan para dar un giro transcendental sobre todo en la matriz productiva y energética que beneficie a la comunidad generando empleo y otorgándole al país un mejor sitio a nivel industrial.

El Plan Nacional del Buen Vivir se relaciona con la actual investigación ya que brinda la propuesta de avanzar en el cambio de la matriz productiva (Objetivo 10), determinando la factibilidad en la ejecución de este plan a través de la inversión y producción local permitiendo incluir a los empresarios en el mejoramiento de la economía local mediante la sustitución de importaciones promoviendo la innovación en la elaboración, ensamblaje de vehículos y comercialización de los mismos, generando más plazas de empleo que permitan a los participantes gozar de un trabajo digno y una rentabilidad sustentable.

Cuando se habla de matriz productiva, se hace referencia prácticamente a una reingeniería o cambio completo en la manera que se solían hacer las cosas o de la manera en cómo se procedía, en este caso se está tratando el cambio en el sector automotriz y sus derivados, ya que es algo con lo que se está generando cierto movimiento, como lo mencionamos anteriormente de manera progresiva; y que, de cierta forma, es algo revelador para un país que no tiene antecedentes de industrialización, sin embargo no es todo lo que se espera y todo lo que, como país, somos capaces de hacer y de lograr con empeño, esfuerzo y trabajo; lo cual es algo, que ya se empezó y que se va a seguir desarrollando.

2.2.4.1. Objetivo 10: Impulsar la transformación de la Matriz Productiva

Este objetivo corresponde al Plan Nacional del Buen Vivir, el mismo indica que los desafíos actuales deben orientar la conformación de nuevas industrias y la promoción de nuevos sectores con alta productividad, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial y de inclusión económica en las continuaciones que generen. Se debe impulsar la gestión de recursos financieros y no financieros, profundizar la inversión pública como generadora de condiciones para la competitividad sistémica, impulsar la contratación pública y promover la inversión privada. (Véase anexo 3).

2.3. Base Legal

2.3.1. Base legal para importar

La base legal para importar se lo toma del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (COPCI) del Registro Oficial. 351 del 29 de diciembre 2010.

Reglamento al título de la Facilitación aduanera para el Comercio, del libro V del COPCI R.O. 452 19 de mayo de 2011 Resoluciones del Comité de Comercio Exterior. El COPCI tiene como objetivo principal originar inversiones nacionales para incentivar la producción nacional y extranjeras.

Para importar se deben tomar en cuenta un sinnúmero de cosas, se debe poseer un registro de importador el cual se obtiene una vez gestionado el RUC en el Servicio de Rentas Internas, luego se deberá:

Paso 1

Adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica y autenticación otorgado por las siguientes entidades:

Banco Central del Ecuador: Emite el certificado digital de firma electrónica el mismo que da garantía de la seguridad jurídica y tecnológica, cumpliendo con estándares nacionales e internacionales.

Security Data: Esta entidad es la autorizada por el CONATEL y otorga servicio de certificación de información de seguridad en datos y firma digital dando acreditación a personas naturales y jurídicas.

Paso 2

Registrarse en el portal de ECUAPASS

Aquí se podrá:

- Actualizar base de datos.
- Crear usuario y contraseña.
- Aceptar las políticas de uso.
- Registrar firma electrónica.

Dentro del proceso de importación también se debe contar con la Declaración Aduanera de Importación (DAI) la que se podrá adquirir en los bancos corresponsales, en el documento único de importación se deberán consignar los datos de la importación, en original y seis (6) copias, al que se acompañarán una (1) copia

de la nota de pedido, y para el caso de mercancías sujetas a licencia previa, el trámite deberá realizarse únicamente vía electrónica.

Entre otras exigencias está el registro en el Instituto Nacional Ecuatoriano de Normalización (INEN), en cumplimiento del artículo 52 de la Constitución de la República esta entidad es la encargada de dar la certificación de los bienes y servicios nacionales o extranjeros que produzcan, importen, y comercialicen en el país y aplicarles las disposiciones de la Ley del Sistema Ecuatoriano de Calidad.

2.3.2. Régimen de Importación

Los regímenes de importación son aquellos procesos aplicables a las mercancías solicitados por el declarante en base a la legislación que esté vigente en ese momento, previo al pago de tributos y demás obligaciones la mercancía puede circular libremente en territorio nacional. Los regímenes que se van a utilizar en este proyecto para poder nacionalizar mercancías requeridas para ensamblar vehículos son los siguientes:

2.3.2.1. Régimen de Importación para el Consumo (Régimen #10)

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 concluyente, 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, ART 120) (Vease anexo 4)

Este régimen aduanero como lo menciona el Código Orgánico de La Producción es el que permite el ingreso definitivo de la mercancía al país, su aplicación será establecida por el Director del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para sus procedimientos específicos.

2.3.2.2. Admisión temporal para perfeccionamiento activo (Régimen #21)

El Régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo es un régimen especial aduanero a través del cual se puede introducir mercancías al territorio ecuatoriano, para ser sometidas a un proceso de mejora, siempre que cumpla con cualquiera de estos fines:

- Transformación;
- Elaboración de nuevas mercancías, aún inclusive en caso de montaje, incorporación ensamblaje y adaptación a otras mercancías;
- Reparación, restauración o acondicionamiento; o,
- Cumplimiento de programas de maquila autorizados por la autoridad competente. (COPCI, ART. 131). (Vease anexo 5)

Este régimen tiene de término un año con opción a prórroga una sola vez por el ciclo igual autorizado (COPCI, ART. 136). (Vease anexo 6)

Toda mercancía que ingrese a territorio ecuatoriano una vez que pague todas las obligaciones tributarias aduaneras incurridas en el proceso de importación podrá circular de forma autónoma.

2.3.3. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

Art. 2.- Actividad Productiva.- Se considera actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios, ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado.

Art. 3.- Objeto.- Regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir.

Esta normativa busca también generar y consolidar las regulaciones que potencien, consoliden e incentiven la producción de mayor valor agregado que establezcan las condiciones para incrementar productividad y promuevan la transformación de la matriz productiva, facilitando la aplicación de instrumentos de desarrollo productivo que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo, eco-eficiente y sostenible con la naturaleza.

2.3.4. Entes Reguladores

2.3.4.1. Nacionales

Comité de Comercio Exterior (COMEX)

El Comité de Comercio Exterior es el organismo que certifica las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un ente de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia.

Este comité posee como miembros delegados las siguientes instituciones bajo Decreto Ejecutivo N 25:

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside;
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca;
- Ministerio de Industrias y Productividad;
- Ministerio de Economía y Finanzas;
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo.

Servicio Nacional de Aduanas (SENAE)

Órgano estatal, autónomo y moderna, orientada al servicio cuenta con alto nivel profesional con el objetivo de brindar la mayor calidad de asistencia a los usuarios. El nivel técnico y tecnológico junto con el recurso humano hace que se esté listo para enfrentar cualquier reto que implica ser la Aduana del Ecuador.

Ministerio de Comercio Exterior

El Ministerio de Comercio Exterior ayuda de manera estratégica y soberana a la inserción económica y comercial del país en el contexto internacional, es el ente de Política de Comercio Exterior e Inversiones, que contribuya a la integración latinoamericana y que apoye el cambio de la matriz productiva, mediante la formulación, planificación, dirección, gestión y coordinación de la política de comercio exterior, la promoción comercial, la atracción de inversiones, las negociaciones comerciales bilaterales y multilaterales, la regulación de importaciones y la sustitución selectiva y estratégica de importaciones, con el propósito de contribuir al desarrollo económico y social del país.

Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)

Ministerio que impulsa y promueve el perfeccionamiento y desarrollo del sector productivo mediante planes, programas y proyectos que origina la producción de bienes y servicios con valor agregado de atributo de calidad y que impulsen a la inversión e innovación en conformidad con el medio ambiente y permita inserción tanto en el mercado doméstico como el mercado exterior.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

Desde el inicio de 1946 congregaron a un sector fundamental para el crecimiento y desarrollo de la economía nacional custodiando por los intereses de asociados, promoviendo el respeto a las normas legales, el diálogo y la innovación constante.

Trabaja junto partidarios en espera que las empresas obtengan una mayor sostenibilidad, uniendo fuerzas para el desarrollo y mejoramiento del sector automotriz.

Se promueve el manejo de nuevas tecnologías consideradas de punta para el sector automotriz, expandiendo la oferta de servicios y productos que van a satisfacer la demanda de movilización de la sociedad.

Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)

La Asociación Ecuatoriana Automotriz es la que se encargada de vigilar leyes, regulaciones, acuerdos y decretos que han sido establecidos por los gobiernos de turno a nivel nacional o seccional, ya que podrían intervenir o limitar el desarrollo en las actividades cotidianas de sus asociados.

2.3.4.2. Extranjeros

Organización Mundial de Comercio (OMC)

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las reglas del comercio entre naciones ya sean por acuerdos comerciales o porque pertenecen a una misma agremiación.

En el fondo son los Acuerdos de la OMC, negociados y firmados por la mayoría de las naciones comerciantes del mundo y ratificados por sus respectivos parlamentos estableciendo beneficios para ellos y para las naciones en conjunto. Su objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a cabo sus negocios sin problema alguno.

Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es una entidad intergubernamental independiente cuya gestión es desarrollar la eficiencia de las administraciones de aduanas, favoreciendo al bienestar económico y a la protección social de sus miembros, favoreciendo de esta forma un entorno aduanero honesto, transparente y previsible. Esto permite el perfeccionamiento del comercio internacional lícito y lucha eficaz contra las actividades ilícitas.

La OMA fue fundada en 1952 bajo el nombre de Consejo de Cooperación Aduanera y hoy por hoy cuenta con 165 miembros, siendo la única estructura intergubernamental mundial idónea para abordar materias aduaneras.

2.3.5. Acuerdos y Tratados

Convenio de Complementación en el Sector Automotor CAN

Articulación que facilita procesos productivos aportando con los objetivos económicos y filántropos proyectados a contribuir con el desarrollo de la industria automotriz. Pacto firmado el 1993 y renovado en 1999.

Como criterio establecidos se encuentran:

- Productos elaborados en su totalidad con materiales de países miembros.
- Las mercancías son resultados de operaciones de ensamblaje y que estos se hayan utilizados materias originados de la subregión.
- Cumplir normas de origen que confiera la calidad de originarios de la subregión.

Acuerdo de Complementación entre Colombia, Ecuador, Venezuela y países miembros del MERCOSUR.

Tiene como objeto integrar un área de libre comercio mediante el esparcimiento y transformación de intercambio comercial y exclusión de restricciones arancelarias y no arancelarias aplicados respetando la sensibilidad de los productos.

Acuerdo entró en vigencia entre Ecuador y el Mercosur en abril del 2005.

Preferencia arancelaria regional (PAR)

Esta alianza consiste en una disminución porcentual de los gravámenes aplicables a las importaciones provenientes desde terceros países. Los países miembros se

otorgan recíprocamente subsidios sobre las importaciones de productos procedentes de sus respectivos territorios. Teniendo Ecuador procedimiento preferencial al ser parte de esta confederación. Órganos que lo integran países de la ALADI.

Vigente desde 2010.

2.3.6. Certificaciones previas para importación

Las certificaciones que debemos tener en cuenta para importar CKD de autos dentro de las disipaciones generales y especiales son las siguientes:

Registro de importadores dentro del sector automotor.

Obligación ineludible en el Sistema de Información Empresarial del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

Este reconocimiento debe seguir los siguientes procedimientos:

- Certificado del representante de la marca respecto a la garantía, abastecimiento de partes y mantenimiento.
- Comprobante de la transferencia bancaria de la compra.
- Copia notariada de un formulario de declaración de licitación de fondos bajo juramento.

Conocimiento de Embarque.

Instrumento que es utilizado en el transporte marítimo. Emitido por la naviera o el capitán del buque, sirve para acreditar la aceptación de carga a bordo de la nave, con el fin de transportarlas a un lugar determinado, en las circunstancias consignadas. Suelen emitirse tres originales y varias copias no negociables. Es obligatorio presentar un original para retirar la mercancía.

Seguro.

Medio que brindan un resguardo a sus productos paso a paso a lo largo de su viaje, su propósito es cubrir las mercancías contra los diversos riesgos que pueden sobresaltar durante su traslado de un lugar a otro y además, durante determinados períodos (estancias) o circunstancias (maniobras de carga y descarga), concernientes con el transporte.

Certificado INEN - 034:

Que se designa a bienes importados de acuerdo a la disposición de la Ley de Sistema Ecuatoriano de Calidad mismo que debe ser anexado junto a la DAI.

Los CDKS deberán obtener dicho certificado INEN-034 previo al siguiente procedimiento:

- Certificado de Calidad ISO 9001 o ISO /TC 16949 emitida por un organismo debidamente acreditado y cuya acreditación sea acreditada por el OAE.
- Declaración de Conformidad del fabricante donde se declara que el producto satisface todos los requisitos de las directivas de aplicación.
- Prototipo emitido por un laboratorio de pruebas y ensayos acreditados o reconocidos formalmente como componente autorizado y reconocido por el INEN. (Véase anexo 7)

Entre los documentos de acompañamiento tenemos:

- Certificado de Origen
- Licencia de importación de sustancias que contaminan la capa de ozono (alternativo).

2.3.7. Normativa ambiental

Las ensambladoras de vehículos deben obtener la certificación de emisiones expedidas por la casa fabricante o propietaria del diseño de vehículo y avalada por la autoridad competente del país de origen o de un laboratorio autorizado por ella.

La autoridad competente podrá en cualquier momento verificar la legalidad de los certificados presentado por los ensambladores sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos así como el funcionamiento del equipo y procedimientos utilizados. (Ambiente, 2013)

En la tabla e ilustración se presenta la valoración de los impactos ambientales producidos por el desarrollo del proceso cabe recalcar que la información es del año 2013 ya que estudios más cercanos a este acerca del impacto ambiental no se han presentado.

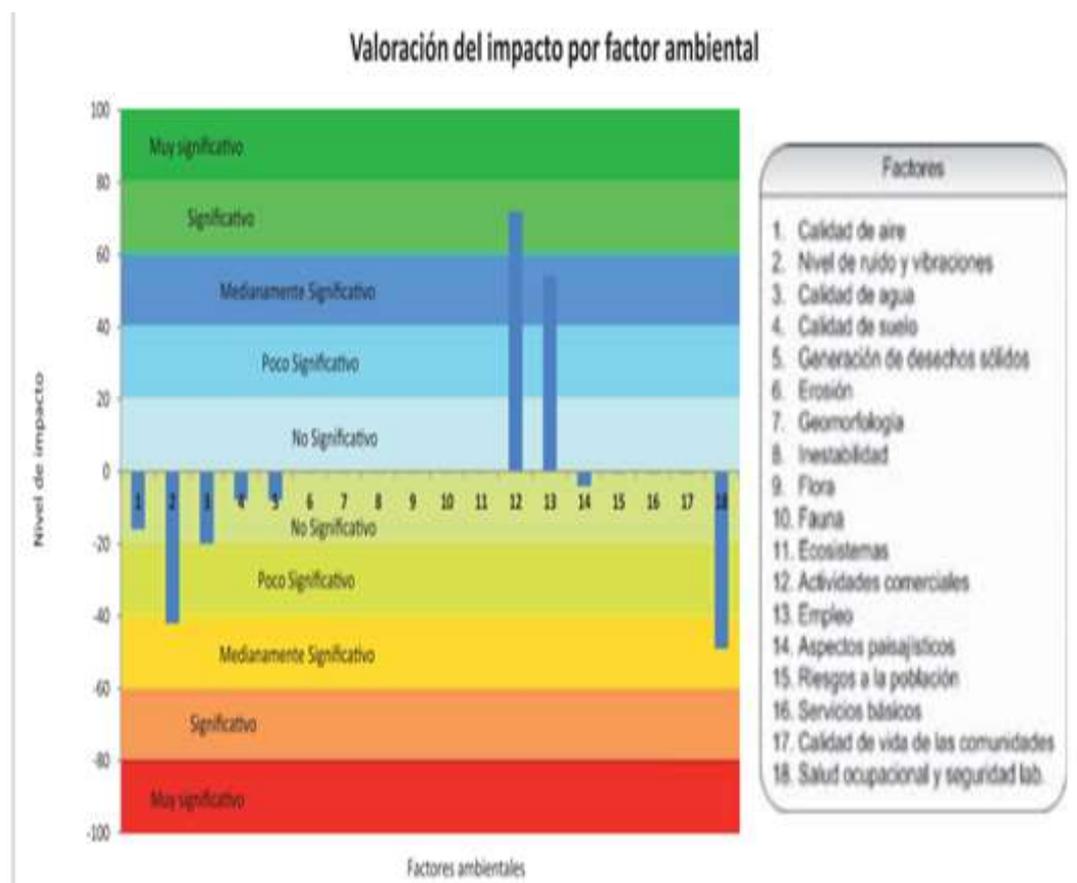
Tabla 2-2 Valoración del impacto ambiental producido por el proceso

Componentes	Factores	Valor de impacto	Porcentaje de afectación
Recurso aire	Calidad de aire (gases de combustión, MP, olores)	-16,00	-5,8%
	Nivel de ruido y vibraciones	-42,00	-15,2%
Recurso agua	Calidad de agua (generación de efluentes)	-20,00	-7,2%
Recurso suelo	Calidad de suelo	-8,00	-2,9%
Desechos	Generación de desechos sólidos	-8,00	-2,9%
Proceso geomorfodinámico	Erosión	-0,30	-0,1%
	Geomorfología	-0,30	-0,1%
	Inestabilidad	-0,30	-0,1%
Medio biótico	Flora	-0,30	-0,1%
	Fauna	-0,30	-0,1%
	Ecosistemas	-0,30	-0,1%
Socioeconómico	Actividades comerciales	72,00	26,1%
	Empleo	54,00	19,6%
	Aspectos Paisajísticos	-4,00	-1,4%
	Riesgos a la población	-0,40	-0,1%
	Servicios básicos	-0,40	-0,1%
	Calidad de vida de las comunidades	-0,40	-0,1%
	Salud Ocupacional y seguridad laboral	-49,00	-17,8%
Impacto total		-24,00	-8,7%
Porcentaje del impacto			

Fuente: Ministerio del Ambiente, 2013.

Elaborado: Autores De Tesis

Gráfico 2-4 Representación del Impacto Ambiental producido por el proceso.



Fuente: Ministerio del Ambiente.2013

Elaborado: Autores De Tesis

Como se observa en la ilustración, el desarrollo del proceso causa impactos negativos sobre el nivel de ruido y vibraciones, generación de humos de soldadura, desechos sólidos y aguas residuales, salud ocupacional y seguridad laboral. Los Impactos positivos de la actividad se generan en los factores actividades comerciales y empleo.

2.3.8. Marca país

Marca país es la acción de producir un bien nacional con materia prima ecuatoriana y mano de obra ecuatoriana que lleve el sello de Ecuador, la licencia “Primero Ecuador” significa producto y/o servicio nacional de calidad socialmente deseable y ambientalmente aceptable; que contribuye a:

- Transformar la matriz productiva
- Fomentar la producción nacional
- Generar trabajo y empleo de calidad y digno
- Generar sistemas integrales para la innovación y el emprendimiento
- Aumentar valor agregado y preferencia comercial, lo cual permite que el producto o servicio encuentre nuevos mercados.
- Mejora la relación de las empresas con las comunidades.
- Genera mayor compromiso y productividad con los colaboradores.
- Permite a los consumidores identificar cuáles son los productos de calidad producidos en Ecuador.

Las empresas que obtengan la licencia “Primero Ecuador” podrán acceder a beneficios como:

- Financiamiento para el desarrollo productivo.
- Promoción nacional a través de acuerdos comerciales con diferentes canales de distribución.
- Mejores relaciones con los grupos de interés.
- Rentabilidad a largo plazo

La duración de la licencia será de 2 años y su renovación deberá realizarse con 2 meses de anticipación antes de su vencimiento para esto se deberá realizar el proceso de revisión y actualización de documentación.

2.4. Glosario de términos técnicos

BCE: La participación está en la vida de las personas y los sectores productivos, es totalmente palpable al facilitar que las actividades económicas puedan realizarse con normalidad.

CFN: Banca de desarrollo del Ecuador, es una institución financiera pública, cuya misión consiste en canalizar productos financieros y no financieros alineados al Plan Nacional del Buen Vivir para servir a los sectores productivos del país.

CKD: Cuyas siglas son la abreviatura del término inglés “completely knocked down” cuya traducción es “completamente desarmado” son el conjunto de partes, piezas y componentes que se venden en paquetes cuyo objetivo es el armado de un bien final.

COPCI: Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión, es contentivo de una nueva normativa aduanera, en el Registro Oficial Suplemento No. 351 del 29 de diciembre del 2010.

DAI: Declaración Aduanera de Importación es un formulario en el que se registra información general relativa a la mercadería que está siendo objeto de importación.

ECUAPASS: sistema del Servicio Nacional de Aduanas que facilita los procesos de comercio exterior, refuerza y asegura el control aduanero en Ecuador facilitando y ahorrando tiempo en trámites de importación y de exportación.

FOB: Incoterm cuyas siglas se refieren a free on board, o libre a bordo es una cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa en que el transporte de la mercancía se realiza por barco.

OAE: Organismo de Acreditación Ecuatoriano entidad que garantiza seguridad y calidad de productos y servicios fortaleciendo a infraestructura de la calidad mediante la acreditación de la norma técnica de evaluación.

SRI: Organización sustentada en los principios de justicia, equidad y absoluta neutralidad política, fundamentales para su relación con el contribuyente, pero también con quienes aspiran, en ejercicio de su legítimo derecho, a ocupar una posición en la entidad.

2.5. Hipótesis

Si las restricciones arancelarias decretadas por el gobierno para el sector automotriz promueven el desarrollo del área metalmecánica de vehículos, entonces se podrá implantar una propuesta de mejora a este sector en la ciudad de Guayaquil.

2.6. Variables

2.6.1. Variables Independientes

Estas son variables o atributos que son ajenas a nuestro estudio. Son consideradas exógenas, provienen del exterior y están fuera de nuestro alcance.

- Regulación del nivel de importaciones de vehículos
- Aranceles del sector automotriz
- Reducción en la importación de partes y piezas de vehículos

2.6.2. Variables Dependientes

Estas son variables o atributos que tienen una relación directa a nuestro estudio. Son consideradas como endógenas y son reacción de una variable independiente.

- Desarrollo de la producción del sector metalmecánico local.
- Cambio de la matriz productiva
- Creación de un nuevo mercado en el sector

Capítulo 3

3. Análisis del sector y la empresa

3.1. Reseña histórica del sector metalmeccánico en el Ecuador

Desde la década del 50 el Ecuador irrumpe en las actividades del sector metalmeccánico, produciendo asientos para buses y partes y piezas y así se da el inicio de la producción del sector automotriz en el Ecuador.

En el Ecuador se han ensamblado vehículos desde hace más de 3 décadas, en 1973 se crea la primera planta ensambladora dentro del país llamada Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA) misma que empieza la fabricación de vehículos con un total del 144 de una solo modelo el Andino hasta 1980. Desde el año 1992 se abren las importaciones y exportaciones de vehículos entre Colombia, Ecuador y Venezuela debido al libre comercio.

Información de las estadísticas del sector metalmeccánico un año atrás no se encontró disponible es por eso que se ha considerado como relevante y de mucha importancia para el estudio, datos del año 2013.

El Ecuador registró la comercialización de 139,893 vehículos nuevos (no incluyen motos). 75,743 fue el número de vehículos producidos por las tres ensambladoras que operaban en el país hasta ese entonces como son: OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA, que ensamblaron 27,228 automóviles, 23,618 camionetas, 22,247 SUVs, 2,629 vans y 21 camiones.

Estas empresas registraron exportaciones de 20,450 vehículos durante el mismo año, y sus principales destinos fueron Colombia, Venezuela y República Dominicana.

Las exportaciones de vehículos nacionales en unidades fueron de 20.450 vehículos representando un crecimiento del 3% en relación al 2010 teniendo como destino principal el mercado de Colombia, Venezuela y la República Dominicana.

Los vehículos de fabricación nacional atendieron el 44% de la demanda local, generando un incremento respecto al año anterior (42%). La marca que lideró el mercado fue Chevrolet representando cerca del 40% de participación, mientras que las demás marcas un 10% cada una (MARESA y AYMESA). El tipo de vehículo preferido por los consumidores son los automóviles, seguido para los vehículos tipo SUV.

Con los últimos datos obtenidos por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador (AEADE) del año 2013, se constató que entre las principales empresas que lideraron las ventas durante este periodo fueron principalmente: CHEVROLET, HYUNDAI, KIA, NISSAN y MAZDA.

3.2. Características del sector automotriz metalmecánico.

El sector integra de manera directa a muchos sectores productivos ya que muchos de los productos destinados a la industria cuentan con piezas y partes que son elaborados por este sector metálico, la misma que proporciona productos de primera necesidad y para la construcción.

Este sector encierra una gran cantidad de procesos productivos que parten de la fundición de metales, transformación y futura soldadura así como el tratamiento químico en las diferentes superficies.

El acero es una aleación de hierro-carbono que se puede fraguar con un alto porcentaje en su composición que puede variar entre 0.08 y 2.14%, se puede mencionar que una de las características del acero es que es dúctil es decir que son deformables cuando son sometidos a altas temperaturas usando laminación, forjado o extrusión mientras que son moldeables o frágiles cuando van a ser moldeadas.

El acero contiene otros elementos químicos que pueden resultar perjudiciales ya que estos provienen de chatarras, minerales o de combustibles usados en el proceso productivo.

3.3. Sector metalmecánico ecuatoriano

Ha alcanzado un importante nivel de producción local, en los sectores de materia prima, laminados, infraestructura y manufacturas de metales, productos para electricidad, línea blanca, automotriz entre otros para crecimiento de este sector con el apoyo económico del gobierno como incentivo a generar mejores condiciones de innovación y desarrollo de tus activos.

Gracias a esto se eleva la competitividad del Ministerio de Industrias y Productividad esto va a permitir el desarrollo del mismo, con ayuda de la capacitación de personal mismo que es un requisito principal para alcanzar esta competitividad que se desea conseguir.

3.4. Restricciones del sector metalmecánico

Los aranceles de 144 partidas arancelarias vinculadas al sector metalmecánico aumentaron según la Resolución 2 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), publicada en el Registro Oficial 185, los aranceles de ciertos productos subieron hasta el 25%. Algunos tenían, hasta el domingo, cero; mientras que en la mayoría oscilaba entre el 5 y 20%. Entre los productos que tendrán que pagar mayores aranceles están puertas, ventanas, alambres de púas, perfiles metálicos, cables, etc.

La meta del Gobierno hasta el 2017 es sustituir USD 6 000 millones en importaciones y, de paso, fomentar la producción de las industrias nacionales, así lo señaló el presidente Rafael Correa a inicios de este mes, como prueba de ello están los convenios que varios sectores productivos del país han firmado desde el año pasado con el Gobierno. Uno de estos fue el que concretó, en septiembre pasado, el sector metalmecánico para sustituir 96 productos importados. Guillermo Pavón,

director de la Federación Ecuatoriana de Industrias del Metal (FEDIMETAL), considera que con esta medida se reducirían las compras en USD 350 millones al año.

Con el incremento de aranceles a productos metalmecánicos importados este sector es uno de los mayores beneficiados, ya que podrá abastecer a las obras de infraestructura del país en las áreas de la construcción, minería, gas, entre otros.

3.5. Procedimiento licencia Marca País

La autoridad responsable de la emisión de la licencia es el MCPEC, para lo cual se pone a disposición el siguiente procedimiento:

- a.** Las empresas interesadas en licenciar sus productos o servicios, deberán remitir por medio de su representante legal al MCPEC la “Carta de interés licencia Primero Ecuador” (se debe remitir en físico y en digital, escaneada a colores - legible) dirigido al Coordinador de Transformación Productiva Territorial. (Véase anexo 8).
- b.** Remitir junto a la “Carta de interés licencia Primero Ecuador” la documentación solicitada en la “Matriz para uso de la marca Primero Ecuador”.
- c.** Presentar el detalle del porcentaje de componente nacional esta información se debe remitir junto a la información solicitada en el literal a y b, en donde:
 - **DETALLE** se debe elegir entre: Materia prima importada, Materia prima nacional, Mano de obra directa, Costos indirectos u Otros.
 - **NOMBRE GENERIC / PROCESO** colocar el nombre de la materia prima (ej. Poliéster, fibra, etc.), proceso realizado (ej. Tinturado, confeccionado, etc.), costo indirecto u otros.

- **% COSTO TOTAL** colocar porcentaje respecto valor final que se requirió para la elaboración del producto o servicio.
- **COMPONENTE NACIONAL** Su cálculo se obtendrá automáticamente.

d. El MCPEC realizará la respectiva revisión de la documentación enviada y en caso de ser necesario realizará evaluación preliminar in situ.

e. La entrega formal de la licencia se la realizará una vez aprobados los requisitos preliminares, mediante documento oficial con firmas del representante legal de la empresa y representante del MCPEC.

f. Es deber de la empresa informar al MCPEC sobre el uso que dará al logo una vez aprobada la licencia de uso de marca Primero Ecuador y previo a la publicación o lanzamiento de productos o servicios con la marca, sea que se utilice en: envases, empaques primarios, etiquetas, embalajes, tarjetas de presentación, fundas, actividades publicitarias o propaganda, etc.

Gráfico 3-1 Procedimiento de emisión de licencia



Fuente: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PROECUADOR).2014

Elaborado: Autores De Tesis, 2014

Alcance de la licencia.

El Ministerio de Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad - *MCPEC* pone a disposición de las empresas ecuatorianas micro, pequeñas, medianas y grandes la licencia para el uso de la marca “Primero Ecuador” que reconoce e identifica el producto nacional de calidad socialmente deseable y ambientalmente aceptable.

Las empresas se clasificarán de acuerdo al número de personas que formen parte de la misma, así: de 1 a 9 personas micro empresa, 10 a 49 personas pequeña empresa, de 50 a 199 personas empresa mediana y más de 200 personas empresa grande. Para mantener la licencia, las empresas deben desarrollar y mantener sus modelos o sistemas de gestión de acuerdo con las normas de INEN, ARCSA, AGROCALIDAD y estándares establecidos en la legislación nacional.

La licencia otorgada cubre solo y únicamente a los productos o servicios elaborados en territorio ecuatoriano, registrados en la solicitud de la licencia.

Responsabilidad por el producto y/o servicio.

Las empresas ecuatorianas mantienen responsabilidad legal total por sus productos y/o servicios.

Por ejemplo: defectos de productos, consecuencias de consumo, reclamos y solicitudes de indemnización de sus clientes.

Revisión estructural y documental.

En esta etapa la empresa se someterá a una revisión del cumplimiento del marco legal relacionado con sus actividades productivas o de prestación de servicios, que apliquen en forma obligatoria.

El equipo técnico del MCPEC preparará un informe sobre la aprobación o no aprobación de la licencia.

Emisión de licencia.

La licencia Primero Ecuador será otorgada solamente si la empresa interesada cumple con todos los requisitos o haya realizado todas las acciones correctivas acordadas y las mismas hayan sido verificadas.

La licencia detallará la razón social de la empresa, dirección, nombre del producto (s) y/o servicio (s), entre otros.

3.6. Principales empresas ensambladoras en el país

Las principales empresas que se desarrollan en este sector son las múltiples estrategias y métodos que llevan a cabo para cumplir con sus resultados esperados.

La idea de competitividad supone la manera de que una empresa compita para ubicarse de mejor manera posible en el sector tenemos 3 grandes empresas competidoras en el mercado las cuales se va a mencionar a continuación:

OMNIBUS BB – GENERAL MOTORS

Empresa que tiene 35 años ensamblando vehículos en el país, posee calidad tecnológica con la cual se le adjudico la certificación BUILT-IN QUALITY (hecho con calidad).

GM OBB del Ecuador mantiene estándares de calidad comparables a los de cualquier planta de GM en el mundo. En el 2002 introdujo al país el Sistema Global de Manufactura (GMS por sus siglas en inglés) diseñado por General Motors, que permite la aplicación de las mejores prácticas de manufactura para lograr procesos libres de desperdicio con excelente calidad. Esto se logra a través de cinco principios: Involucramiento de la Gente, Estandarización, Mejoramiento Continuo, Hecho con Calidad, y Cortos Tiempos de Repuesta.

GM-OBB cuenta con programas de capacitación, planes de carrera, exportación del talento humano, y profesionales con un excelente nivel competitivo.

AYMESA

Disfruta de 45 años en el mercado ecuatoriano siendo pionera en el montaje, ensamblaje y construcción de automotores. Fabrico el primer carro ecuatoriano el Andino, exporta a Venezuela y Colombia, e importan desde Corea el material para sus 3 primeras marcas de carro.

AYMESA genera plazas de trabajo directo e indirecto involucrando en su cadena logística a un gran grupo de proveedores de bienes y servicios, constituyéndose en un importante eslabón de la cadena comercial y productiva del país adicional a esto está en busca de instalar una empresa de pintura automotriz nacional.

MARESA

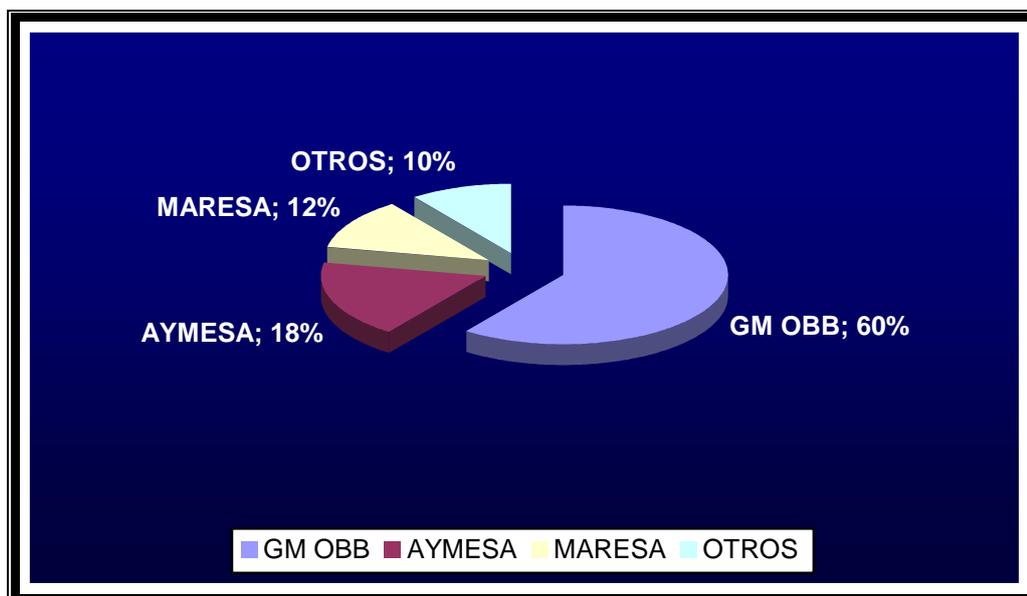
Goza de 37 años de tradición ensamblando productos de excelente calidad, con altos estándares de seguridad y durabilidad, parámetros reconocidos a nivel mundial. Los vehículos son producidos por un equipo humano que plasman su huella de mano de obra local, reflejando el elevado nivel técnico de su preparación.

Siempre está en su constante búsqueda de incorporar tecnología de punta que va de la mano con la innovación de los procesos. MARESA Ensambladora se encuentra certificada bajo Normas Internacionales como son ISO 9001:2008 (Sistema de Gestión de Calidad), OHSAS 18001:2007 (Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 14001:2004 (Sistema de Gestión Ambiental).

A continuación en la siguiente ilustración se coloca la respectiva participación dentro del mercado que posee cada competidor misma información la

obtuvimos de la página de PROECUADOR dando como positivo el aumento de la producción nacional, estabilizándose en los últimos 3 años con un crecimiento significativo del 19%.

Gráfico 3-2 Participación estimada de mercado de empresas competidoras.



Fuente: Instituto de Promoción y Exportaciones e Inversiones (PROECUADOR), 2014.

Elaborado: Autores De Tesis

Como se puede notar la mayor parte la posee GM OBB con un 60% ya que es la mayor ensambladora dentro del Ecuador y a nivel mundial, como segunda se encuentra AYMESA con un 18%, Lifan Group se encuentra dentro de otros con 10% sin mucha diferencia de MARESA que posee un 12% lo que indica que se puede cubrir el mercado restante ya que 5 de cada 10 autos son ya ensamblados en el Ecuador.

3.7. Ventaja Competitiva

La ventaja competitiva consiste en determinar la característica esencial y diferencial de los demás competidores en el mercado al que se va a incursionar, esto permitirá al consumidor decidir con prontitud, la adquisición del producto por ese detalle que lo hace diferente en el mercado automotor.

En este caso el chasis que se utilizará para la nueva línea de ensamblaje que va a ser implantada por la empresa Lifan Group de origen Chino que ya existe en el país, mismo que utilizan ya para su ensamble; es decir, se va a recurrir al mismo por el tema de abaratar costos de importación.

El origen de este chasis o carrocería es chino, debido a que es el país de donde esta empresa importa el armazón del vehículo.

Uno de los puntos más atractivos o con mayor interés para los consumidores se debe a que el motor de esta nueva línea de vehículos será armado por mano de obra ecuatoriana esto permitirá generar fuentes de trabajo para ciudadanos que tengan su título en mecánica automotriz, ingenieros eléctricos o personas que se han dedicado a realizar estas actividades a lo largo de su vida se tomará en cuenta en base a la experiencia del personal con el que se contará.

Se puede determinar que esta ensambladora empieza a marcar una pauta y a destacar antes las demás ensambladoras al poner en marcha una nueva línea de ensamblaje denominada MARCA PAIS, que contará con un motor plenamente producido por mano de obra nacional y el uso del chasis propio de la empresa de origen chino, generándose un valor agregado y permitiendo a la empresa obtener una ventaja competitiva sobre las demás a través de los atributos que se han mencionado en este párrafo.

3.8. Marco Metodológico

3.8.1. Tipo de investigación

La presente investigación pretende comprobar la hipótesis planteada y analizar el impacto real de las restricciones arancelarias en este negocio, que se dedica producción local de piezas, partes y autopartes del sector metalmecánico – automotriz.

Para la presente investigación se tomaron los siguientes tipos de investigación:

- **Descriptivo:** El cual permitirá dar a conocer los hechos observados tal como son.
- **Explicativo:** El mismo que ayudará a conocer la causa – efecto de los acontecimientos.

La investigación se basará en las leyes, reglamentos y resoluciones vigentes de los organismos gubernamentales y privados y se analizará los cambios en las normativas que a su vez repercuten en el fenómeno de estudio.

Además, para obtener la información necesaria para este estudio se requerirá a una investigación documental a través de portales web de las diferentes instituciones gubernamentales como el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), PROECUADOR, La Corporación Financiera Nacional (CFN), y Banco Central del Ecuador (BCE).

Así como la información obtenida del Servicio de Rentas Internas (SRI), Cámara de Comercio, Servicio Nacional de Aduanas (SENAE), y medios de comunicación que permitirán ahondar en la investigación y cumplir con los objetivos planteados.

3.8.2. Alcance de la investigación

Según las características de la naturaleza de la investigación es de carácter descriptivo y explicativo ya que busca determinar los puntos más relevantes del tema a analizar y describir sus comportamientos en conjunto con las causas y efectos del mismo.

3.8.2.1 Descriptiva

La misma que permitirá analizar y conocer las operaciones de este sector automotriz no a profundidad ya que las restricciones implantadas por el gobierno oscilan entre

uno y dos años desde su decreto, a más de eso se estudiará la factibilidad de producir localmente un motor ecuatoriano, los costos y gastos que incurren para determinar la viabilidad del funcionamiento de ensambladoras en el mercado actual frente a estas situaciones que enfrentan, mediante el empleo de los conocimientos administrativos, producción manufactura, gerencia estratégica, gestión empresarial y comercio exterior.

3.8.2.2 Explicativa

Este tipo de investigación contribuirá al hecho de determinar las causas por la cuales fueron implantadas las restricciones para el sector ya mencionado por el gobierno de turno, mismo que se verá reflejado en el desarrollo de la matriz productiva; y, el efecto que estas prohibiciones incidirán en el desarrollo de este sector generando desenvolvimiento de este segmento dentro del mercado nacional.

Además; el enfoque es cuantitativo pues pretende recolectar información de datos para su posterior análisis y comprobar las hipótesis planteadas en el estudio con la fiabilidad de la exactitud numérica para establecer resultados reales y justificados.

Se efectuará un proceso de recolección de datos debido a que la investigación será exploratoria en donde se conocerá a profundidad el fenómeno planteado y sus repercusiones a lo largo de los años.

3.8.3. Método de Investigación

3.8.3.1. Analítico – Sintético

La parte analítica de este proceso de investigación permitirá estudiar el aumento de los ad-valorem, reducción de cupos de importación por concesionarias de vehículos, escasas fuentes de financiamiento para el sector.

En base a lo antes mencionado la parte sintética de este proceso del método permitirá analizar porque las restricciones arancelarias contribuyen al desarrollo del

sector automotriz, dando lugar a que se ensamblen vehículos en el país con mano de obra ecuatoriana.

3.8.3.2. Histórico – Lógico

La parte histórica de este método permitirá analizar los hechos reales que se han originado a lo largo del tiempo, es decir la historia desde los inicios del sector, el progreso del mismo, hasta la actualidad del sector automotriz.

Desde el punto de vista lógico se analizará los aspectos por los cuales se ha producido el crecimiento vertiginoso del sector con el pasar de los años, hasta la actualidad que se va a desarrollar el sector metalmecánico por las restricciones implantadas por el gobierno.

3.8.3.3. Ex post facto

“El investigador empieza con la observación de hechos que ya se han presentado y que se han manifestado en una serie de eventos. En el área de origen del fenómeno estudiado se observan los hechos. A partir de las observaciones se procede a diseñar tanto los objetivos como las hipótesis dando inicio a la investigación en sentido opuesto a una investigación experimental esto se define como investigación Ex Post Facto”. (LEEDY, 1993)

El estudio no experimental se basa en una búsqueda de información de hechos ya acontecidos en otras concesionarias y ensambladoras, su tiempo de análisis y resultados, debido a que se suscitaron varios sucesos en los procesos de importación en el Ecuador, los cuales han modificado la forma de mantener y crear negocios dedicados a este sector pues poco a poco Ecuador se ha ido desarrollando pero poniendo trabas para producción local.

En este método se debe enfocar en el aspecto comparativo-causal ya que se determinará como aquellas restricciones e incremento de aranceles afectó en las operaciones del sector automotriz en la ciudad de Guayaquil, además de estudiar la

factibilidad de producir localmente sus bienes en carrocerías, partes y autopartes, ya que actualmente se ejecutan en otras ciudades del país en esta actividad.

A través de este método se podrá identificar la secuencia que marcaron estas restricciones y establecer la factibilidad de su producción local, esto se realizará de acuerdo a las siguientes fases:

- Identificar y enunciar el problema a investigar.
- Definir la plaza objeto de estudio.
- Seleccionar los grupos de comparación.
- Seleccionar los instrumentos de recogida de información.
- Recoger y analizar los datos.
- Extraer las conclusiones.

3.8.4. Técnicas de investigación

Para adquirir información relevante del problema planteado se requerirá el método de la encuesta bajo la modalidad de: entrevista y cuestionario de preguntas

3.8.4.1. Entrevista

Se efectuará un diálogo entre participantes de este sector, el investigador expondrá interrogantes planteadas sobre el tema expuesto, se brindará la libertad suficiente para que el entrevistado de sus opiniones, expresiones e impresiones de los cambios que ha afrontado su negocio a partir de disposiciones estatales a las importaciones del sector automotriz y como han optado además por la producción local de los mismos y el desarrollo de este mercado.

Además la entrevista personal permitirá recoger las actitudes del entrevistado y conocer sus puntos de vista y sugerencias.

Se empleará el uso de entrevistas estandarizadas, es decir guiados por un cuestionario de preguntas bien estructuradas que permitan enfocarse en el tema que se desea profundizar manteniendo la libertad de tratar algún otro tema de interés y relevancia al estudio que se efectúa, con el fin de expandir los conocimientos y puntos de vista.

3.8.4.2. Cuestionario

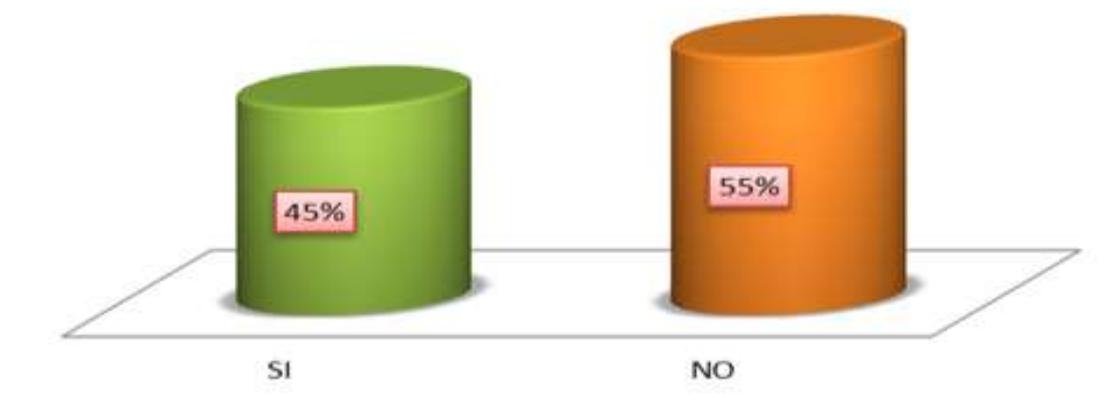
Se efectuarán las respectivas encuestas, elaboradas con base a un cuestionario de preguntas debidamente enfocadas al tema en cuestión (sector automotriz – metalmecánico en Guayaquil); el cual será dirigido a una cierta cantidad de personas (muestra) de la ciudad de Guayaquil (población) de sectores considerados de alto movimiento tales como: centro de la ciudad, Avenida Francisco de Orellana, Avenida Delta, Urdesa, etc.

Se llevará a cabo la realización de este método de investigación con la finalidad de conocer la opinión real y verídica de las personas sobre el tema que se está tratando; y, de esta manera, obtener un reflejo cercano a la realidad de lo que se está buscando, y así, usar dicha información como orientación en el avance del proceso investigativo.

3.9. Grupo objetivo

En referencia a datos obtenidos por las encuestas realizadas a trescientos cincuenta y siete personas del sector automotor de la ciudad de Guayaquil se puede evidenciar que en base a datos estadísticos conseguidos de las encuestas realizadas durante quince días a personas que transcurrían en la ciudad de Guayaquil arrojando como resultado que el 45 % de las personas estarían dispuestas a utilizar un auto ensamblado en el Ecuador, mientras que un 55% no estaría dispuesto a adquirirlo o expensas a los modelos que se vayan a lanzar el mercado es decir prototipos de los vehículos, motivo por el cual se ha estimado el siguiente grupo primario y secundario.

Gráfico 3-3 ¿Estaría usted dispuesta a comprar un auto ensamblado en el Ecuador?



Fuente: Encuestas Elaboradas por Autores de la Tesis

Elaborado por: Autores de Tesis 2015

3.9.1. Grupo primario

El target principal a corto plazo es la ciudad de Guayaquil de la provincia del Guayas, desde este punto se empieza a competir con las demás concesionarias que ya están posicionadas a través del manejo de estrategias para que los demás no se sientan amenazados de forma directa con nuestra presencia en el mercado.

Los principales consumidores serán las personas de un status social medio alto dispuestos a consumir un producto de buena calidad con las normas debidamente establecidas considerando personas hombres o mujeres mayores a 30 años de edad. Es probable que si son profesionales tendrían mayor accesibilidad para la adquisición.

Proporcionar el servicio en este caso a concesionarias que no cuentan con ensambladoras propias como: Chevrolet que en el país no cuenta con ensambladora siendo la más cercana la de Bogotá - Colombia, la concesionaria Hyundai tampoco cuenta con ensambladoras en el país. Estas podrían ser el puntapié inicial para dar paso a este mercado.

Se empezará a importar pocas unidades de Ckd con la finalidad de abrir campo para este mercado y hacerlo conocer a nivel local e internacional, ya que al momento se contaría con personal limitado, tomando en consideración la realización de pruebas pertinentes para mejorar la producción, y así determinar una proyección mensual de un número de vehículos que se podrían ensamblar al mes.

3.9.2. Grupo secundario

En mediano y largo plazo se pretende expandir esta propuesta de negocio hacia provincia de Sto. Domingo, porque se encuentra en plena expansión, recordemos que es una provincia situada geográficamente en la mitad del Ecuador y es un buen punto de partida en la región interandina.

Se ha constatado que es una provincia donde existe un gran número de habitantes y es más factible que muchos de ellos que no tengan vehículo se incentiven a la adquisición de uno.

Cabe recalcar que las personas oriundas de este sector interandino son mucho más cuidadosas y meticulosas con el manejo de sus vehículos ya que no son forzados a ciertas actividades como en la costa

3.10. Procesamiento de la Información

A continuación se detalla la recolección de información y análisis de las 357 encuestas dirigidas a personas de 21 y 60 años.

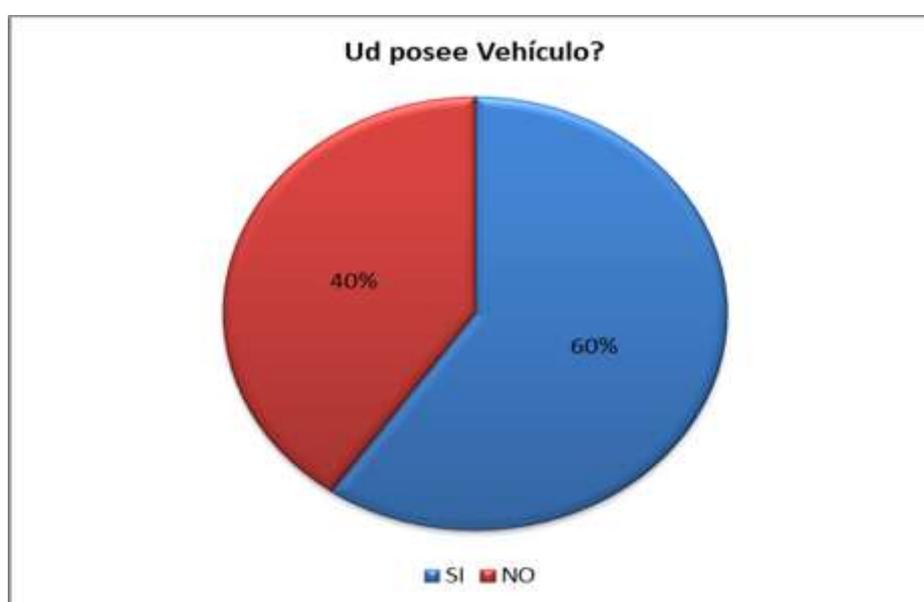
Una vez que las encuestas fueron contestadas, se procedió a la tabulación de las respuestas y la elaboración de gráficos estadísticos, dando como resultado información importante y de carácter relevante para la propuesta que se desarrollara en el presente trabajo y se lo mostrará a continuación.

Tabla 3-1 Pregunta 1 de encuesta

¿Usted posee vehículo?		
Opciones	Personas	Porcentaje
Si	213	60%
No	144	40%
Total	357	100%

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-4 Resultados de la pregunta 1 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

Se observa en el gráfico de la muestra que se tomó en consideración, el 60% de las personas encuestadas posee vehículo, mientras que el 40% actualmente no tiene vehículo a su disposición. Esta información aporta de manera significativa y es relevante para el trabajo de investigación ya que da a conocer que las personas en su mayoría poseen automóviles y están en capacidad de adquirir un vehículo con motor ecuatoriano.

Tabla 3-2 Pregunta 2 de encuesta

¿Qué marca de vehículo tiene?			
Opciones	Personas	Porcentaje	
Chevrolet	73	34%	
Kia	44	21%	
Renault	27	13%	
Nissan	36	17%	
Otros	33	15%	
Total	213	100%	

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-5 Resultados de la pregunta 2 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

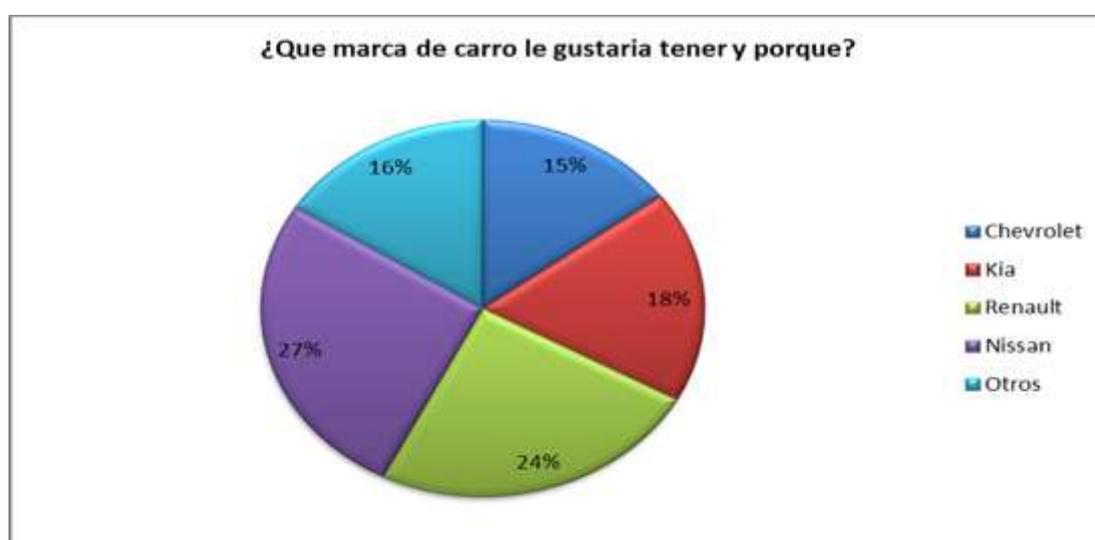
De las personas que poseen vehículo, el 34% de ellas tienen autos de marca Chevrolet, el 21% Kia, el 13% autos de origen francés como es el Renault y un 17% Nissan y un 15% posee otras marcas de vehículo entre ellas (Toyota, Ford, Chery), esta información muestra que se tiene una ventaja significativa sobre la demás, para la admisión de una marca de vehículo ecuatoriano no convencional en el mercado local y aceptación del mismo por el consumidor final.

Tabla 3-3 Pregunta 3 de encuesta

¿Qué marca de carro le gustaría tener y porque?			
Opciones	Personas	Porcentaje	
Chevrolet	53	15%	
Kia	65	18%	
Renault	87	24%	
Nissan	95	27%	
Otros	57	16%	
Total	357	100%	

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-6 Resultados de la pregunta 3 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

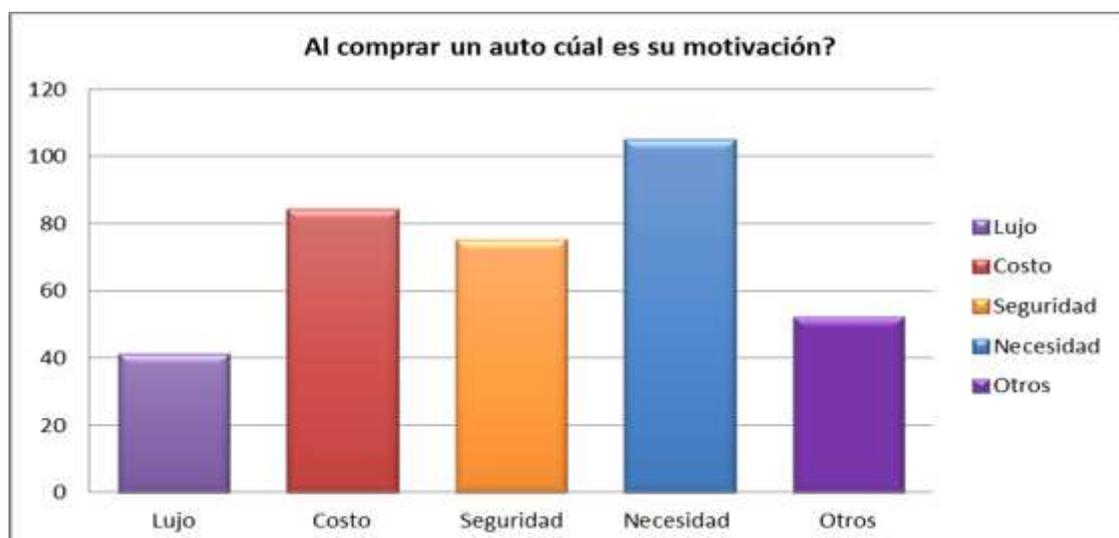
Del total de personas encuestadas hay un 27% que le gustaría optar por un vehículo de marca Nissan porque la marca les brinda seguridad y calidad del producto; le sigue la marca Renault con 24% porque la marca es europea y genera un mayor nivel de confianza; seguida de Kia con un 18% y Chevrolet con un 15% y otros como (Toyota, Ford, Jeep). Las encuestas arrojaron que las personas tienen prototipos de marcas a su uso por ser reconocidas, sin embargo; que no están en contra de una marca local y su utilización lo cual es beneficioso para el desarrollo de la propuesta.

Tabla 3-4 Pregunta 4 de encuesta

Al comprar un auto, ¿cuál es su motivación?		
Opciones	Personas	Porcentaje
Lujo	41	11%
Costo	84	24%
Seguridad	75	21%
Necesidad	105	29%
Otros	52	15%
Total	357	100%

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-7 Resultados de la pregunta 4 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

Se constató con los datos obtenidos a través de las encuestas que un 29% de las personas encuestadas compran un auto por necesidad, otro 24% se inclina por el costo de adquisición. Un 21% manifestó que lo compran por seguridad y un 11% por lujo, sin embargo; 15% por otros motivos lo cual coopera con el trabajo de investigación ya que esa parte de consumidores adquirirían un auto por poseer un motor ecuatoriano y económico que a su vez nos agrega dentro del grupo de los que adquieren un auto por costo.

Tabla 3-5 Pregunta 5 de encuesta

¿Tiene conocimiento sobre la marca de Vehículo "Andino" de Origen Ecuatoriano?		
Opciones	Personas	Porcentaje
Si	193	54%
No	164	46%
Total	357	100%

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-8 Resultados de la pregunta 5 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

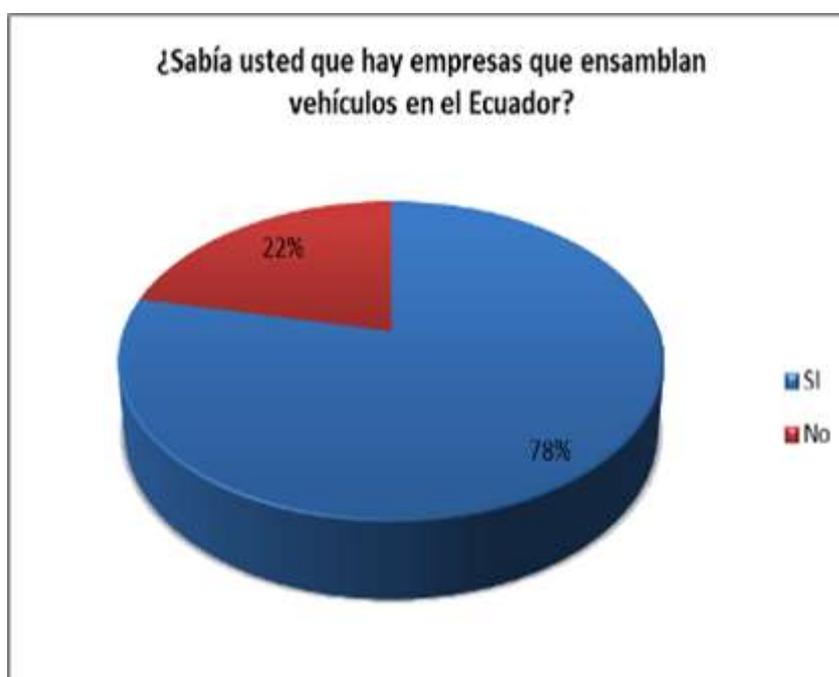
De la muestra tomada en consideración el 54% de las personas encuestadas conoce la marca "ANDINO" de origen ecuatoriano mientras que el 46% la desconoce. Este ejemplo es apreciable como aporte para saber porque un carro ecuatoriano no tuvo acogida y permite tomar las medidas pertinentes para que la nueva marca país que se propone lanzar sea aceptada por el público en general.

Tabla 3-6 Pregunta 6 de encuesta

¿Sabía usted que hay empresas que ensamblan vehículos en el Ecuador?		
Opciones	Personas	Porcentaje
Si	280	78%
No	77	22%
TOTAL	357	100%

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-9 Resultados de la pregunta 6 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

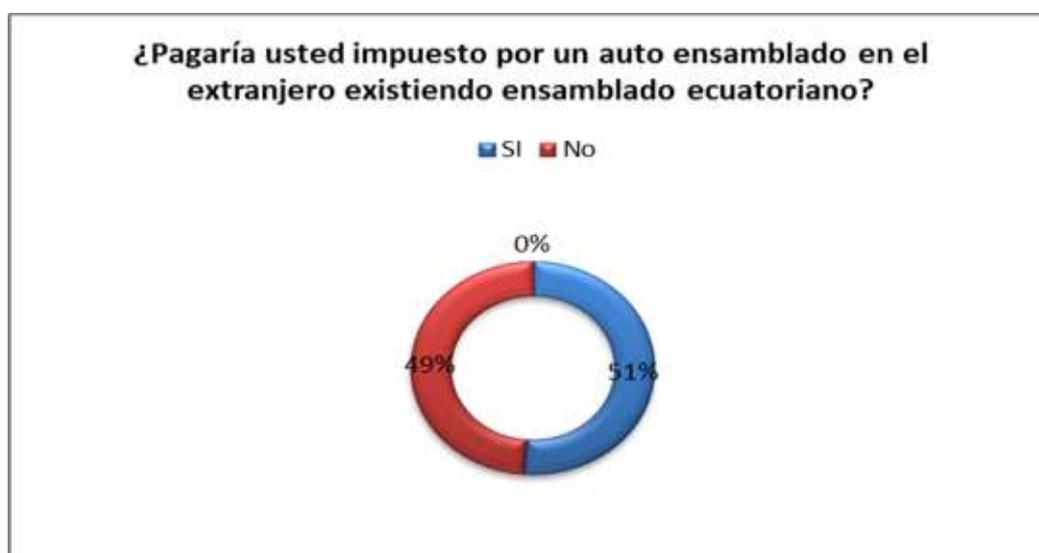
Como indican las encuestas, las respuestas presentadas por las personas revelan que el 78% de personas tienen conocimiento de que se ensamblan carros en el Ecuador, el 22% no tiene conocimiento del asunto que poco a poco se va dando en territorio ecuatoriano, cabe destacar que la información obtenida a través de esta pregunta da a conocer que se debe mostrar las ofertas que hay acerca de la producción nacional y por consiguiente que dé a conocer la información de las marcas nacionales.

Tabla 3-7 Pregunta 7 de encuesta

¿Pagaría usted impuesto por un auto ensamblado en el extranjero existiendo ensamblado ecuatoriano?			
Opciones	Personas	Porcentaje	
Si	183	51%	
No	174	49%	
Total	357	100%	

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-10 Resultados de la pregunta 7 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

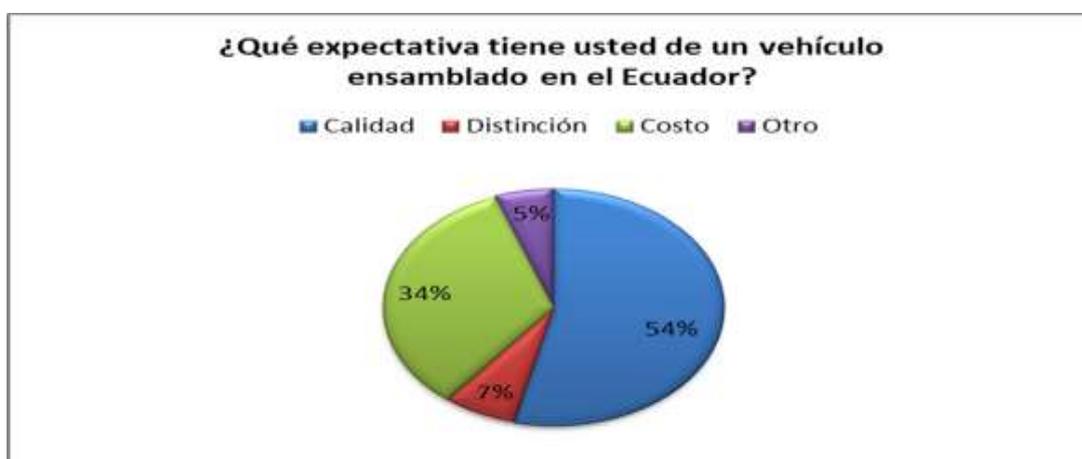
Como se indica en la tabla y gráfico correspondiente, la respuesta de los encuestados arroja detalles relevantes, es por ello que esta pregunta es muy valiosa para la propuesta de trabajo, porque da a conocer que el 49% de los encuestados no pagaría impuestos por un auto extranjero gozando material ecuatoriano que cubre ciertos gastos no necesarios. El otro 51% dijo que sí los pagarían, puesto que mencionaban que la calidad extranjera es mucho mejor, significando que el producto nacional será acogido dentro del territorio nacional.

Tabla 3-8 Pregunta 8 de encuesta

¿Qué expectativa tiene usted de un vehículo ensamblado en el Ecuador?			
Opciones	Personas	Porcentaje	
Calidad	192	54%	
Distinción	25	7%	
Costo	120	34%	
Otro	20	6%	
Total	357	100%	

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-11 Resultados de la pregunta 8 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

Los guayaquileños en base a la pregunta sobre la expectativa que se tiene con referencia al automóvil ensamblado en Ecuador en su mayoría; es decir, el 54% indican que la calidad ecuatoriana no es buena. El 34% indica que lo ecuatoriano es de menor costo con respecto a lo extranjero, el 7% habla de la distinción al producto nacional lo que da realce al país. Una minoría pero con poca diferencia, el 5%, opinan en lo que respecta a seguridad, beneficios, exclusividad, etc. Toda esta información es de carácter emblemático puesto que indican los gustos y preferencias de las personas, lo que da a conocer la forma de cómo trabajar el producto para la aceptación del mismo.

Tabla 3-9 Pregunta 9 de encuesta

¿Estaría usted dispuesto a usar un carro ensamblado en el Ecuador?			
Opciones	Personas	Porcentaje	
Si	159	45%	
No	198	55%	
Total	357	100%	

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-12 Resultados de la pregunta 9 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

La siguiente pregunta es importante para la propuesta ofertada ya que muestra datos reales, los cuales indican que según las encuestas que el 55% de los encuestados señalaron que no usarían un carro ensamblado en Ecuador; sin embargo, lo favorable y revelador es que no se diferencian mucho de los que sí lo usarían teniendo un 45% de aceptación, lo que proporciona puntos a favor acerca de la fabricación nacional de automóviles con motor ecuatoriano, teniendo en cuenta la particularidad y coste del bien final.

Tabla 3-10 Pregunta 10 de encuesta

¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por un automóvil nacional?		
Opciones	Personas	Porcentaje
10000-15000	132	37%
15000-20000	175	49%
20000-25000	50	14%
Total	357	100%

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Gráfico 3-13 Resultados de la pregunta 10 de la encuesta

Fuente: Encuestas realizadas en la ciudad de Guayaquil.

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Análisis

El resultado arrojado por los encuestados reveló que el 49% de las personas encuestadas señalaron que pagarían por auto ensamblado en Ecuador un rango de \$15,000 - \$20,000. El 37% pagaría entre \$10,000 - \$15,000 (Costos mínimos en el rango especificados). Y la parte minoritaria, es decir, el 14% no pagaría una gran cantidad por un vehículo ensamblado en Ecuador. Con esta información se tomará en consideración el precio del bien final que será ofertado en la propuesta por la ensambladora que adquiera el servicio del auto con motor ecuatoriano, en este caso Lifan Group.

3.11. Diseño de la Propuesta

3.11.1. Precio

El precio de venta que se ha estimado para este vehículo es de \$ 15.000 dólares americanos rango que se encuentra considerado en la aceptación del público previo a las encuestas realizadas a trecientas cincuenta y siete personas en la ciudad de Guayaquil.

Para determinar el precio se ha considerado también el modelo del vehículo a producir, ya que el primer modelo que se lanzará al mercado es un auto modelo sedan (4 puertas) con ensamblado de motor ecuatoriano, mismo que previamente bajo pruebas técnicas y mecánicas se comenzaría a fabricar. Este proceso es de tres meses, el precio depende del cilindraje, hemos tomado en consideración el 1.396.

Entre las características del Sedan (4 puertas) a producir serían las siguientes:

Tabla 3-11 Descripción del Sedan 4 puertas

VERSION		TRANSMISION	
Tipo	4 cilindros.	Tipo	Manual.
Cilindrada	1.396	Marchas	6 velocidades + reversa.
Potencia máxima	109 @ 6.300		
Sistema de Válvulas	DOHC 16 válvulas.	FRENOS	
Sistema de Distribución	Cadena.	Delantera	Disco Ventilado.
Combustible	Gasolina.	Posterior	Tambor.
SUSPENSION		DIRECCION	
Delantera	Conjunto Mc Pherson.	Tipo	MDPS.
Posterior	Eje rígido con espirales.	Columna de dirección colapsable	Si.
Amortiguadores	A gas.	Ajuste del volante en altura	Si.
Neumáticos	Acero con tapacubo integral.		

Fuente: Lifan Group

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

3.11.2. Producto

En este punto se mencionará las características del vehículo en su parte interna y externa cabe recalcar que se tomará en cuenta que es un modelo estándar de vehículo en este caso un sedán 4P (Cuatro puertas) y retracción 4X2. Tienen 4 semi ejes (01 rueda x semieje, total 04 ruedas) y 02 semis ejes motrices.

Regularmente, la tracción es delantera es decir, los dos semiejes delanteros (las dos ruedas delanteras o el eje delantero) son las motrices; mientras que las ruedas posteriores guían al vehículo.

Para eso se ha tomado en cuenta características que puedan hacer al vehículo diferente a los existentes en el mercado o competitivo ante ellos.

Características Externas

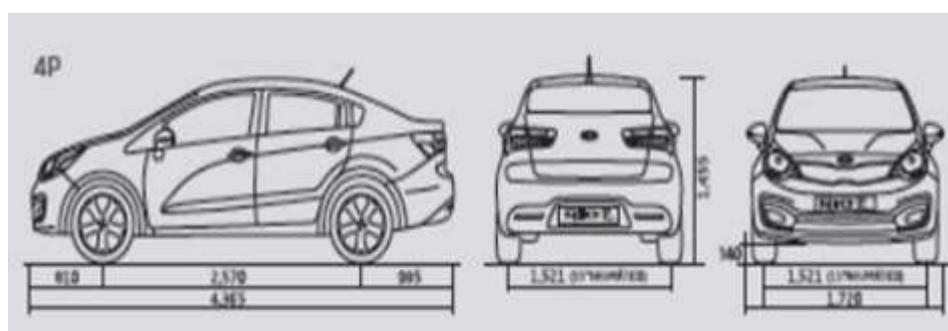
- Luces halógenas
- Retrovisores deportivos eléctricos
- Manijas del color del vehículo o en el modelo completo (Tono Plateado), los retrovisores y parachoques del color del vehículo.
- Bumper o parte posterior del vehículo y rejilla para ventilación del cárter.
- Aros de Magnesio
- Limpia parabrisas
- Recubierta de tapa de tanque de combustible.

Características Internas

- Aire Acondicionado
- Salida de aire con bloqueos 6 hendijas

- Vidrios eléctricos en las puertas delanteras, en la posterior cuenta con elevadores de vidrio manuales.
- Consola central con mandos estilo deportivo.
- Radio adjunta al tablero con mp3, cd y puerto usb y 4 parlantes.
- Asientos con material filamentos de hilo de las botellas plásticas.
- Bolsillos en el respaldar de los asientos.
- Agarraderas de techo y portavasos delanteros.
- Airbag conductor y copiloto.
- Ajustes de los muebles en los costados de los mismos para graduar la inclinación del asiento.
- Bloqueo Central y Alarma.
- GPS
- Cinturones de seguridad para conductor, copiloto y acompañantes traseros.
- Alerta de seguridad (Cinturón de seguridad, puertas mal cerradas, tapa de combustible)
- Seguro para niños en las puertas traseras.

Ilustración 3-1 Dimensiones del Sedan 4 puertas



Fuente: Lifan Group

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Ilustración 3-2 Vista panorámica del Sedan 4 puertas



Fuente: Lifan Group

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

Ilustración 3-3 Vehículo Sedan 4 Puertas para la venta



Fuente: Lifan Group

Elaborado por: Autores de Tesis, 2015

3.11.3. Marca y modelo

La marca no es otra cosa que lo que identifica el producto o servicio en este caso con información obtenida del Instituto Ecuatoriano de Propiedad Intelectual (IEPI), se puede indicar que la nueva línea de ensamblaje será bajo registro de Marca País con lineamientos y calidad de la ensambladora Lifan Group misma que cuenta con estándares de alta calidad y con certificación ISO 9001:2008.

Se constató, respetando los lineamientos del IEPI que la nueva línea de ensamblaje podía llevar la MARCA PAIS bajo la tutela de la marca ya conocida en el mercado LIFAN.

El modelo del vehículo llevará por nombre SOLERTIS proveniente del latín rapidez ya que aparte de los atributos mencionados anteriormente que llevará el vehículo se espera que brinde a sus usuarios rapidez y velocidad al momento de conducirlo.

3.11.4. Capacitación humana

Se contará con la asistencia de técnicos metalmecánicos con experiencia en procesos de ensamblaje con ayuda del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) el mismo que busca completar la necesidad de perfeccionamiento del sector ensamblador ecuatoriano, creando las condiciones necesarias para que el talento humano del sector cuente con un alto estándar de calificación técnica y operativa para garantizar la calidad en la cadena nacional de ensamblaje que se encuentra comprometida con la producción de automotores con valor agregado local.

El perfil del metalmecánico ecuatoriano está convocado a innovar los procesos de manufactura, innovación, aseguramiento de la calidad, e incorporación de partes y piezas, todo esto para cumplir con la política de sustitución de importaciones.

Como capacitación humana para este sector contamos con el apoyo de la Secretaría Técnica de Capacitación de Formación Profesional (SETEC), entidad adscrita al Ministerios de Industrias y Productividad (MIPRO), el mismo que financia cursos dentro y fuera del país.

3.11.5. Partida arancelaria

Las partidas arancelarias que se van a tomar en consideración en este trabajo de investigación son las siguientes, mismas que se ven afectadas para automóviles, estas pagarán total de arancel consolidado correspondiente al bien final, el cual podrá disminuir en la medida en que el porcentaje del producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor, resolución 65.

Tabla 3-12 Sub-partidas Arancelarias

SUBPARTIDA	AD VALOREM	DESCRIPCIÓN
8703.90.00.91	35%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station). 90.00 - Los demás. 91 - - - Vehículos sedan
8703.90.00.92	5%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station). 90.00 - Los demás: 92 - - - Vehículos sedan en CKD
8703.22.90.80	5.00%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station). - Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa: 22.90 - - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ : 80 - - - - En CKD.

SUBPARTIDA	AD VALOREM	DESCRIPCIÓN
8703.22.90.90	40%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station"). - Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa: 22.90 - - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ : 90 - - - - Los demás
8703.22.10.80	40%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station"). - Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa: 22.10 - - De cilindrada superior a 2.000 cm ³ pero inferior o igual a 3.500 cm ³ : 80 - - - - En CKD
8703.22.10.90	40%	8703 Automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station"). - Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa: 22.10 - - De cilindrada superior a 2.000 cm ³ pero inferior o igual a 3.500 cm ³ : 90 - - - - Los demás

Fuente: Resolución 65 del comité de comercio (COMEX), 2014

Elaborado: Autores De Tesis

3.11.6. Proveedores

Los proveedores son una parte importante dentro de este proceso de ensamblaje ya que son quienes nos abastecen con material necesario.

De acuerdo a las evaluaciones realizadas debido a precio, calidad, forma de pago se ha seleccionado 3 proveedores del país vecino Colombia, que se mencionarán a continuación, que con ellos tenemos excepción de pago del ISD de acuerdo a Decreto Ejecutivo Nro. 1180.

Tabla 3-11 Proveedores de autopartes extranjeros

País	Proveedores
Colombia	<ul style="list-style-type: none"> • Yazaki • Mazdel • Pegatex

Fuente: Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), 2014.

Elaborado: Por autores de tesis

En cuanto a proveedores ecuatorianos tenemos como nuestro proveedor principal a **ECUACERO** debido a que favorece con condiciones de pago lo que implica liquidez para la ensambladora.

Tabla 3-12 Proveedores de autopartes ecuatorianos

País	Proveedor
Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> • Ecuacero

Fuente: Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), 2014.

Elaborado: Por autores de tesis

3.11.7. Agente afianzado de aduana

Se ha investigado un grupo selecto de agentes afianzados de aduanas, entre los más relevantes contamos con:

Tabla 3-13 Agentes de aduana

AGENTES DE ADUANA	AUXILIAR	RUC
Torres & Torres	Aguirre Carpio Carlos Alberto	0991370226001
Valero & Valero	Agual Rodriguez Byron Rene	0992511699001
Rocalvi	Acosta Soriano Karen Margarita	0990090866001
Sercomexlan S.	Acurio Mendoza Henry Rene	0992697539001
Vásconez & Vásconez	Silva Vásconez Hermes	0907299424001

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas (SENAE), 2014

Elaborado: Autores De Tesis

Se ha seleccionado a ROCALVI del GRUPO CALDERÓN por ser cumplidor y encontrarse calificada como fedataria a nivel nacional, por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, y que ofrece sus servicios desde el año 1967.

ROCALVI cuenta con personal altamente capacitado en el ámbito del Comercio Exterior, y con tecnología apropiada para el control y gestión de las operaciones aduaneras, lo que les ha facilitado que cada proyecto u operación es desarrollado bajo las estrictas normas y estándares de calidad, permitiendo de tal forma, satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes, por aquello, ha alcanzado un liderazgo en el mercado local e internacional, obteniendo una reconocida satisfacción por los servicios que benefician al comercio nacional.

Se tomó como referencia a esta compañía puesto que en su grupo de empresas, su consolidadora CALVIMA del mismo grupo es la que realiza las importaciones de ciertas cargas de GENERAL MOTORS – OMBNIBUS (GM-OBB), LIFAN GROUP, Negocios Automotrices NEOHYUNDAI, y Suramericana de Motores (MOTSUR), entre otros.

Entre las soluciones y servicios que oferta ROCALVI se encuentran:

- Elaborar y gestionar los documentos de Autorización Previa en las Instituciones y Ministerios del Estado.
- Elaborar y gestionar los documentos de Certificados INEN.
- Elaborar y gestionar las Consultas de Aforo ante el Servicio Nacional de Aduanas, con su respectiva publicación en el Registro Oficial.
- Asesorar y gestionar para la obtención de Resoluciones de Liberación de Impuestos.
- Asesorar y gestionar para la obtención de Cupos de Importación.
- Elaborar y digitar trámites de Importación marítimos, aéreos y terrestres a consumo y en los diferentes regímenes especiales.

- Elaborar y digitar trámites de Exportación marítimos, aéreos y terrestres, así como reexportación y reembarque.
- Brindar soluciones integrales en trámites de Importación y Exportación.
- Asesorar y dar servicios In-House.
- Implementar proyectos tecnológicos para Seguimiento y Control de Trámites.

3.11.8. Estrategias de servicios

VENTAS
<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar la capacidad de producción dentro del territorio ecuatoriano, específicamente en la ciudad de Guayaquil. • Aplicar la mejora continua de los productos que se utilizan para el proceso de ensamble y montajes con chasis, alcanzar los mejores resultados es un proceso progresivo y no es tarea de un día sino algo que se debe trabajar poco a poco.
SERVICIO
<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de herramientas y dispositivos controlados electrónicamente que den soporte al proceso de manufactura y ayuden a procesos libres de desperdicios. • Caracterizarnos por el tiempo de respuesta que se da a los clientes tanto en todo el proceso de ensamble desde que inicia el mismo hasta que se termina.
PRODUCTO
<ul style="list-style-type: none"> • Involucrar al personal, ya que así con actitudes y comportamientos asumidos por los empleados estos ayudan a lograr el objetivo planteado por la empresa, junto a ellos es posible cristalizar proyectos de gran magnitud. • Adaptar instalaciones con tecnología amigable con el ambiente, que no perjudiquen la salud y el ecosistema, ir más allá del cumplimiento de los requisitos ambientes implantados en los procesos de producción.

PRECIO & VALOR AGREGADO

- Establecer un precio literalmente bajo o accesible con la finalidad de dar el puntapié inicial a la comercialización de los motores ecuatorianos.
- Utilizar el CMM o Dispositivo de Control de Medición, mismo que se utiliza en el área de soldadura de carrocería, el cual es fabricado por ingenieros ecuatorianos en su gran mayoría.

***Fuente:** Administración de servicios: estrategias para la creación de valor en el nuevo paradigma de los negocios (Christopher Lovelock; Luis Huete; Javier Reynoso).*

***Elaborado:** Por autores de tesis*

Capítulo 4

4. Estudio de Factibilidad del Proyecto

4.1. Análisis de restricciones arancelarias para el sector automotriz en la ciudad de Guayaquil.

El análisis de las restricciones arancelarias para el sector automotriz de este trabajo de investigación, se centra básicamente en el impacto que han sufrido los importadores de piezas y autopartes, consumidor final, empresas ensambladoras, debido a que se han encarecido los productos importados, y los productos terminados con materia prima importada (autos ensamblados con ckd), con la implementación de las diferentes resoluciones que ha emitido el COMEX.

Es en la resolución 66 en donde se establecen cuotas en dólares y unidades; y en la resolución 65 se establece la restricción cuantitativa para la importación de mercaderías en CKD, es decir, partes y accesorios para ser ensamblados en el estado ecuatoriano. Además, estas piezas pagarán la totalidad del arancel consolidado correspondiente al bien final y este porcentaje podrá disminuir en la medida en que el porcentaje del producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor. Sin embargo, todas deberán pagar un arancel mínimo, razón por la cual se apuesta al desarrollo de un motor ecuatoriano para implementarlo en el ensamblaje de la línea de producción de LIFAN GROUP como estrategia de mejora de este sector productivo.

El Gobierno justifica la medida de la ejecución de las resoluciones del Comité de Comercio Exterior (COMEX) con la finalidad de apoyar al desarrollo del país con soporte de la Matriz Productiva y así mejorar la Balanza Comercial del Ecuador.

Adicionalmente, otro de los objetivos del gobierno, a través de esta nueva imposición, es la disminución del parque automotor extranjero; de los carros más antiguos, debido a que consumen más gasolina o diesel y en consecuencia, generan

un mayor nivel de contaminación que atenta contra el medio ambiente; y la principal, el aportar al Ecuador con mano de obra ecuatoriana y establecer la Marca País.

La Resolución 116 del COMEX desde su aparición trajo consigo muchas controversias e incertidumbres en el sector automotriz tales como el estado de las mercancías importadas, el incremento de las materias primas, el control en la Aduana, ya que el objetivo de este nuevo dictamen hecho por Comité del Comercio Exterior es salvaguardar la producción nacional haciendo una modificación en el Reglamento Técnico Ecuatoriano en el caso del sector automotriz en el RTE INEN 034, que cita la adaptación de un nuevo etiquetado de control de calidad, es por ello que la resolución 116 del COMEX busca mejorar la calidad de los productos, todas estas medidas pretenden reducir y depender de las importaciones, mejorando así la matriz productiva, promoviendo la inversión nacional. (Véase anexo 10)

Antes de que la resolución entrara en vigencia, los sectores empresariales empezaron a sentir las ventajas y desventajas de estos controles en el mercado automotriz, entre las más vulnerables ante este control fueron empresas multinacionales que sufrieron retenciones en la Aduana de piezas y accesorios complementarias para el producto final; por no contar con el certificado de calidad emitido por una entidad avalada por INEN.

Para ciertas empresas ecuatorianas, esta resolución les dio ventaja, ya que la reducción de ciertos artículos les permitió incrementar su producción, siendo un sustituto a las industrias extranjeras en el abastecimiento dentro de los límites.

La evolución de las importaciones por Uso o Destino Económico (CUODE), en enero - abril de 2015, en términos de valor FOB con respecto al mismo período del año 2014, muestran un aumento en los grupos bienes de consumo, materias primas y bienes de capital, los demás grupos de productos experimentaron una disminución: combustibles y lubricantes, y productos diversos.

El sector automotriz en lo que respecta al CKD se encuentra dentro del sector de bienes de consumo y en el 2015 ha tenido una reducción abismal con respecto del

2014, lo que da como resultados la sustitución de productos extranjeros por producción nacional.

A continuación se presenta un comparativo de los datos registrados en importaciones en el período enero-abril 2015 con respecto a las importaciones registradas en el año 2014 para la Clasificación de Uso o Destino Económico, CUODE.

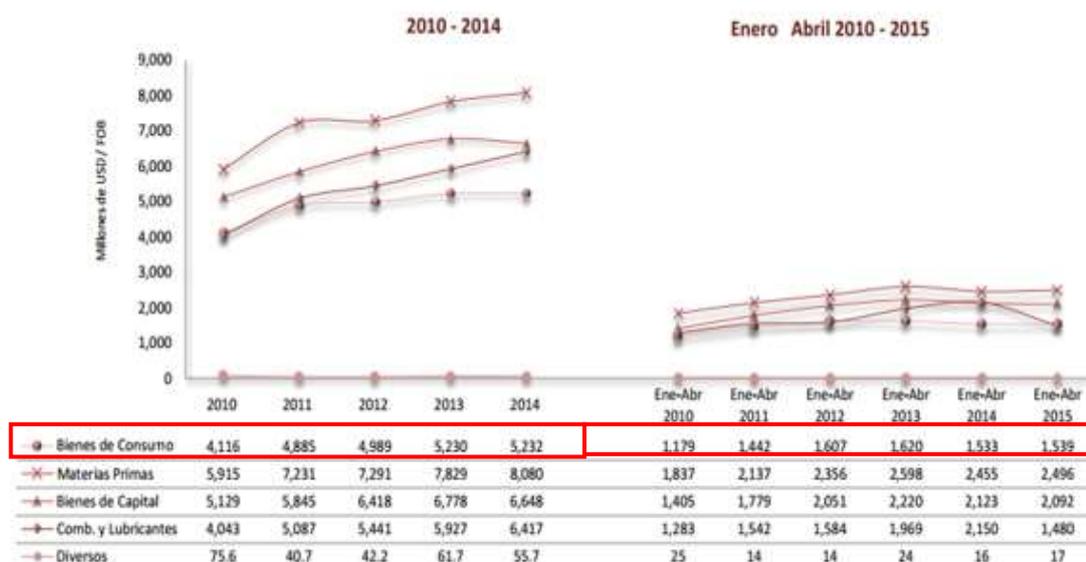
Tabla 4-1 Importaciones por uso o destino económico (CUODE) del 2015 vs 2014.

Importaciones por uso o destino económico (CUODE) del 2015 vs 2014.			
Periodo: enero-abril.			
CUODE	Variación FOB	2014	2015
Materias Primas	2.6%	8080	2496
Bienes de Consumo	0.4%	5232	1539
Bienes de Capital	1.7%	6648	2092
Combustibles y Lubricantes	1.4%	6417	1480
Diversos	-31.2%	55.7	17

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).

Elaborado: Por autores de tesis

Gráfico 4-1 Comparativo de importaciones por uso y destino económico del 2010-2015.



Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE).

Elaborado: Banco Central del Ecuador (BCE).

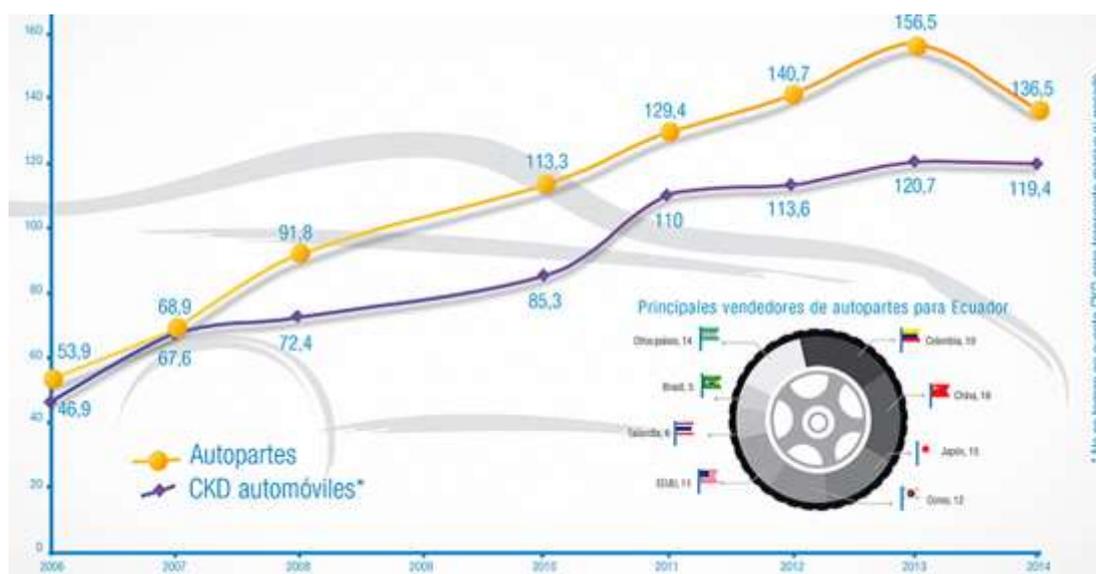
De acuerdo a información del Banco Central del Ecuador la economía ecuatoriana ha tenido un incremento, el resultado del crecimiento del PIB de 3.0% entre el primer trimestre de 2015 y el primer trimestre de 2014, se explica mayoritariamente por el desempeño de la economía no petrolera (construcción, manufactura, comercio, entre las más importantes)

Dentro de los 14 sectores estratégicos priorizados de bienes y servicios esta la metalmecánica que es fundamental para formar dicho cambio.

Actualmente el sector metalmecánico genera 23.600 plazas de trabajo. El 40% de las empresas que conforman el sector son productoras, mientras que el 37% comercializadoras.

En lo que respecta en números el sector en el 2010 generó un valor agregado bruto cercano a 113.3 millones, ubicándose en el quinto lugar de la industria manufacturera del Ecuador generando un incremento negativo significativo año a año con respecto a importaciones, lo que le da grandes oportunidades de desarrollo al sector.

Gráfico 4-2 Importaciones de Autopartes y CKD de automóviles desde el 2006-2014 en millones de dólares.



Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE), 2014.

Elaborado: Corporación Financiera Nacional (CFN), 2014.

En el 2014 las importaciones en el ámbito de la metalmecánica de partes, piezas y autopartes decrecieron sobre el año 2013 lo que da como resultado que desde la entrada en vigencia de las resolución 116 las importaciones disminuyeron en más del 60% dando beneficios al sector para la producción nacional con valor agregado, diversidad de productos y aumento de la oferta exportable, su verdadero impacto se dará a conocer a futuro.

Desde el punto de vista del importador las restricciones de metalmecánica del sector automotriz fueron decrecientes, ya que muchos importadores tenían negociaciones estipuladas sobre costos, tiempo, calidad, etc., pero a medida que pasa el tiempo se ha ido desarrollando el sector y los importadores adaptando al producto nacional ofreciendo una amplia gama de productos, sustituyendo mercaderías del sector analizado. Concluyendo que mientras esas piezas de partes y autopartes no se las produzca en el mercado local, se debe seguir importando.

Desde el punto de vista del consumidor final el impacto de las restricciones al sector automotriz tuvo poca acogida ya que según las encuestas los automóviles importados subieron sus costos hasta en un 30% y en su mayoría no pagaron aranceles. Dentro de las encuestas realizadas el 55% de los encuestados opinó que no usaría un carro ensamblado en Ecuador con motor ecuatoriano pero lo relevante de este análisis, es que no hay mucha diferencia porcentual entre las personas que sí optarían por comprar el vehículo ensamblado en Ecuador, siendo esta última opción la propuesta para mejorar la productividad del sector en contrapartida de lo negativo que han resultado las restricciones arancelarias de este sector.

Como propuesta de esta investigación se concluye que se ha evaluado la implementación del ensamble de un auto con el valor agregado de motor realizado con mano de obra ecuatoriana marca país con costo y precio de venta al público económico, detalle que lo hace atractivo al mercado ecuatoriano.

La logística y construcción del auto sedan propuesto está basado en el siguiente cronograma:

Tabla 4-2 Cronograma de construcción de automóvil con motor ecuatoriano.

Cronograma de construcción	PERÍODO DE TRABAJO - 6 MESES											
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio						
Inicio	■											
Obtención de Partes del Motor	■											
Ensamblaje del Motor de Prueba	■	■										
Culminación del Prototipo de Motor		■	■									
Pruebas Mecánicas del Motor		■	■									
Pruebas Técnicas del Motor			■	■								
Certificaciones y Aprobaciones			■	■								
Construcción Masiva de Piezas del Motor				■	■							
Ensamble de los Motores					■	■						
Colocar el Motor en los Vehículos						■						

Elaborado: Autores de tesis 2015.

Esta propuesta se implementaría a partir del 4 de enero del 2016 y disponible para la venta de los autos el 27 de junio del 2016. Se ha estimado que tres primeros meses tomarían para la construcción del modelo prototipo del motor una vez que este certificado y aprobado de acuerdo a las pruebas técnicas y mecánicas se procederá a la fabricación de los demás motores.

Este proceso de construcción masiva tomará dos meses y finalmente un mes más para el ensamble del motor con el chasis dando como resultado al sexto mes el motor con el chasis y seis vehículos en marcha.

4.2. Análisis Financiero

La inversión total que se necesitará para llevar a cabo este proyecto será de \$22.000 dólares americanos, que consta de dos rubros uno que es el préstamo a un periodo de 5 años al Banco del Pacifico por un monto de \$17.000 dólares americanos a una tasa de interés del 9.76%, además se contará con un aporte de los desarrolladores del proyecto de \$5.000 dólares americanos.

4.2.1. Inversión Inicial

La inversión inicial consiste en determinar cuál será el monto que se necesitará para operar es decir el capital de trabajo, suma que permitirá que la nueva línea de ensamblaje se ponga en marcha, determinando producción de vehículos, costos, gastos en los que va a incurrir al momento de iniciar el proyecto que va a aportar a su negocio y al desarrollo del mercado automotriz.

4.2.2. Capital de Trabajo

Al iniciar la implementación de esta línea de ensamblaje, se deben tomar a buen recaudo ciertos factores que debemos tomar en consideración durante los seis meses que se va a desarrollar el proceso en este caso los costos no se van a reflejar dentro

del proyecto porque la empresa que tome este estudio para desarrollarlo tomará su costo estándar en función de sus históricos, lo que sí vamos a precisar son los sueldos a empleados con los beneficios que la ley exige y ciertos rubros como son el consumo de servicios básicos.

Gastos de planta o espacios físicos no se toman en cuenta ya que en eso incurriría la empresa que tome en consideración el proyecto y desee llevar a la práctica nuestra primera oferta a Lifan Group.

Tabla 4-2 Costos de Servicios

MANTENIMIENTO DEL HANGAR	
Valor mensual	\$ 125,00
Tiempo (Meses)	6
Total por Año	\$ 750,00
Número de Años	5
TOTAL CIF	\$ 3.750,00

Elaborado: Por autores de tesis

Se deberá considerar el pago a los empleados con todos los beneficios sociales que dispone la ley establecida para el ámbito laboral en el Ecuador como se puede apreciar, los ingenieros ya sean estos mecánicos y eléctricos van a percibir un sueldo de \$ 1.100 dólares americanos, mientras que sus auxiliares o ayudantes percibirán un sueldo de \$ 450.00 dólares americanos, obteniendo como resultado que el gasto por los seis meses de trabajo para los ingenieros será de \$16.243,80 mientras los ayudantes recibirán \$6.846.10 dando como total \$23.089.90 valor que se desembolsará mientras la línea de ensamblaje se desarrolle, como antes se mencionó sería durante 6 meses.

Tabla 4-3 Cuadro de Remuneraciones

PERSONAL	CANT	SUELDO	DCS	DTS	APORTE PATRONAL	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
Ing. Mecánico	1	\$ 1.100	\$ 28,33	\$ 91,67	\$ 133,65	\$ 1.353,65	\$ 8.121,90
Ing. Eléctrico	1	\$ 1.100	\$ 28,33	\$ 91,67	\$ 133,65	\$ 1.353,65	\$ 8.121,90
Auxiliar 1	1	\$ 450	\$ 28,33	\$ 37,50	\$ 54,68	\$ 570,51	\$ 3.423,05
Auxiliar 2	1	\$ 450	\$ 28,33	\$ 37,50	\$ 54,68	\$ 570,51	\$ 3.423,05
TOTAL	4	\$ 3.100	\$ 113,33	\$ 258,33	\$ 376,65	\$ 3.848,32	\$ 23.089,90

Elaborado: Por autores de tesis

La tabla 4.5 demuestra cuánto será el capital de trabajo que se tendría que asumir durante los seis meses, para que la línea de ensamblaje opere; como se puede apreciar se ha tomado en consideración los costos indirectos de fabricación (CIF) y la mano de obra.

Tabla 4-4 Capital de Trabajo

CAPITAL DE TRABAJO	TIEMPO / MESES	TOTAL
Costos de Fabricación	6	\$ 750,00
Mano de Obra – Ingenieros y Auxiliares	6	\$ 23.089,90
TOTAL		\$ 23.839,90

Elaborado: Por autores de tesis

4.2.3. Presupuesto de Ingresos

En base al análisis de gustos y preferencias de los consumidores por las encuestas realizadas se ha proyectado vender cierta cantidad de vehículos por año.

Cabe recalcar que solo se está considerando el valor del motor, cantidades de motores y venta de motores, ya que la finalidad de este proyecto es implementar una asesoría a una ensambladora asignándole marca país.

El mercado automotriz es bastante concurrido; es decir, se venden autos todo el año es por eso que en la siguiente tabla se detallará el valor del motor en el año 1 que será de \$6.900, se podrán a disposición durante ese periodo 6 unidades dándonos como valor total \$41.400, se ha considerado un crecimiento anual del 6% en función del precio sin variar las cantidades establecidas inicialmente.

Tabla 4-5 Presupuesto de Ingresos

AÑOS	COSTO UNIT. DEL MOTOR	CRECIMIENTO DEL VALOR DEL MOTOR	CANT. DE MOTORES	VALOR ANUAL
1	\$ 7.100,00	6%	6	\$ 42.600,00
2	\$ 7.526,00	6%	6	\$ 45.156,00
3	\$ 7.977,56	6%	6	\$ 47.865,36
4	\$ 8.456,21	6%	6	\$ 50.737,28
5	\$ 8.963,59	6%	6	\$ 53.781,52

Elaborado: Por autores de tesis

4.2.4. Desembolso de Financiamiento

Para la implementación de este proyecto se tiene planeado realizar un préstamo al Banco del Pacifico por el monto de \$17.000.00 a una tasa de interés del 9.76% anual a pagarse a un período de 5 años, realizando pagos mensuales de \$ 4310,35 detallando en la siguiente tabla el total que se pagará por intereses y el pago de capital del préstamo bancario.

Tabla 4-6 Amortización del Préstamo

AÑOS	PAGO DE INTERESES	PAGO DE CAPITAL	SALDO ANUAL
0	\$ -	\$ -	\$ 17.000,00
1	\$ 1.537,33	\$ 2.773,02	\$ 14.226,98
2	\$ 1.254,24	\$ 3.056,10	\$ 11.170,88
3	\$ 942,26	\$ 3.368,09	\$ 7.802,79
4	\$ 598,42	\$ 3.711,93	\$ 4.090,86
5	\$ 219,48	\$ 4.090,86	\$ -
Total	\$ 4.551,73	\$ 17.000,00	

Fuente: Banco del Pacifico.

Elaborado: Por autores de tesis.

Una vez tomado en consideración el rubro del préstamo efectuado, se procederá a efectuar el estado de pérdidas y ganancias del proyecto, el cual es un estimado de lo que se puede presentar, habiendo variaciones dentro del mismo dependiendo de si quien desarrolle el proyecto lo considere.

4.2.5. Estado de Pérdidas y Ganancias

Se presenta a continuación un estado de pérdidas y ganancias proyectado a 5 años, que detallará la situación de la empresa al final del período, mostrando la utilidad y rentabilidad del mismo; cabe indicar que puede variar dependiendo de los factores que se consideren dentro del mismo.

Tabla 4-7 Estado de Pérdidas y Ganancias

ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS					
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ventas	\$ 42.600,00	\$ 45.156,00	\$ 47.865,36	\$ 50.737,28	\$ 53.781,52
Costo de Venta	-\$ 9.600,00	-\$ 9.600,00	-\$ 9.600,00	-\$ 9.600,00	-\$ 9.600,00
Margen Bruto	\$ 33.000,00	\$ 35.556,00	\$ 38.265,36	\$ 41.137,28	\$ 44.181,52
Gastos Administrativos	-\$23.839,90	-\$23.839,90	-\$23.839,90	-\$ 23.839,90	-\$ 23.839,90
Utilidad Operacional	\$ 9.160,10	\$ 11.716,10	\$ 14.425,46	\$ 17.297,38	\$ 20.341,62
Gastos Financieros	-\$ 1.537,33	-\$ 1.254,24	-\$ 942,26	\$ 598,42	\$ 219,48
Utilidad/Perdida	\$ 7.622,77	\$ 10.461,86	\$ 13.483,20	\$ 17.895,80	\$ 20.561,10
Participación Trab 15%	-\$ 1.143,42	-\$ 1.569,28	-\$ 2.022,48	-\$ 2.684,37	-\$ 3.084,17
Utilidad antes Impt.	\$ 6.479,35	\$ 8.892,58	\$ 11.460,72	\$ 15.211,43	\$ 17.476,94
Impuesto a la renta	-\$1.425,46	-\$ 1.956,37	-\$2.521,36	-\$ 3.346,51	-\$ 3.844,93
Utilidad Neta	\$ 5.053,90	\$ 6.936,21	\$ 8.939,36	\$ 11.864,92	\$ 21.321,86

Elaborado: Por autores de tesis

4.2.6. Flujo de Caja

Se presenta el siguiente flujo de caja proyectado a 5 años poseyendo como inversión inicial \$22.000 con consideración de ingresos, costos, gastos administrativos, y pago del capital de la deuda (Préstamo), proporcionando como resultados los flujos mostrados en la tabla 4-9.

Tabla 4-8 Flujo de Caja

FLUJO DE CAJA						
	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ingresos (US\$)		\$42.600,00	\$ 44.730,00	\$ 46.071,90	\$ 47.454,06	\$ 48.877,68
Costos (US\$)		\$ 9.600,00	\$ 9.600,00	\$ 9.600,00	\$ 9.600,00	\$ 9.600,00
Gastos Administrativos		\$ 23.839,90	\$ 23.839,90	\$ 23.839,90	\$ 23.839,90	\$ 23.839,90
Gastos Financieros		\$ 4.310,35	\$ 4.310,35	\$ 4.310,35	\$ 4.310,35	\$ 4.310,35
Inversión	\$22.000,00					
Flujo Operacional		\$ 4.849,75	\$ 6.979,75	\$ 8.321,65	\$ 9.703,81	\$ 11.127,43
Flujo neto	\$(22.000,00)	\$ 4.849,75	\$ 6.979,75	\$ 8.321,65	\$ 9.703,81	\$ 11.127,43

Elaborado: Por autores de tesis

4.2.7. Tasa Interna de Retorno

El costo de Capital Promedio Ponderado hace referencia a una tasa de descuento que encierra costos de las fuentes de financiamientos que se aplicarían en el proyecto.

La tasa de descuento exigida en este caso será de 9.76% la misma del préstamo realizado conocida como TMAR, tasa mínima que exige un inversionista al colocar su dinero en un proceso productivo o en la adquisición de instrumentos de patrimonio esperando obtener una rentabilidad considerable.

Tabla 4-9 Tasa Interno de Retorno

VALOR ACTUAL NETO	\$ 17.594,32
TASA DE DESCUENTO	9,76%
TIR	21,53%

Elaborado: Por autores de tesis

A continuación en la tabla 4-11 se puede determinar el periodo de recuperación de la deuda, es una estimación den la cual se índica, en qué tiempo quedaran liberados de la deuda financiera; es decir el préstamo bancario, en la siguiente tabla se detalla el tiempo y los valores que desembocarían al final del cuarto año.

Tabla 4-10 Período de Recuperación

PERÍODO DE RECUPERACIÓN				
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
INVERSIÓN	\$ (22.000,00)	\$(17.150,25)	\$ (10.170,49)	\$(1.848,84)
\$ (22.000,00)	\$ 4.849,75	\$ 6.979,75	\$ 8.321,65	\$ 9.703,81
	\$ (17.150,25)	\$ (10.170,49)	\$ (1.848,84)	\$ 7.854,97

Elaborado: Por autores de tesis

La fórmula que se presenta a continuación ayudará a calcular con mayor precisión el periodo de recuperación de la deuda como se puede apreciar la formula se determina por el periodo donde existe la diferencia entre la deuda y el saldo a favor es decir el periodo número tres (3), sumando, la división colocando en el numerador el valor en donde aún exista la deuda sobre el valor en donde se vuelve la utilidad siendo este el denominador.

$$P.R = 3 + \frac{1848,48}{9703,81}$$

En la tabla 4-12 se demuestra el cálculo del periodo de recuperación la formula antes presentada da como resultado 3.19 a este valor se le resta la unidad que es tres (3) determinando los años, la diferencia se la multiplica por doce (12) número de meses dando como resultado 2.28 se hace el procedimiento de restar la unidad que es dos (2) determinando los meses, y la diferencia se multiplica por treinta (30) número de días mensuales dando como resultado ocho (8).

Tabla 4-11 Cálculo del período de recuperación

P.R	3	0,19	3,19
AÑOS	3,67		3
MESES	2,2863	0,2863	2
DIAS	8,5897	0,5897	8

Elaborado: Por autores de tesis

Dando como tiempo de recuperación con mayor exactitud de 3 años, 2 meses y 8 días.

4.3. Viabilidad del proyecto

- La implementación de este proyecto generará plazas de trabajos debido a que se fabricarán motores marca país con mano de obra ecuatoriana.
- La inversión del proyecto es baja porque solo se considera el costo del motor ecuatoriano, los demás costos de fabricación están ya asumidos por la empresa Lifan.
- El precio de venta del producto esta accesible al consumidor final de acuerdo a las exigencias técnicas y funcionales del mercado local en este sector.
- La TIR estimada para este proyecto es de 22% y su costo es de 9.76%, lo que indica que es aceptable para el desarrollo del proyecto y se recuperara en tres años, dos meses y un día.
- Las utilidades que por año genera la aplicación de este proyecto son: año1 (5.053,90), año2 (6.936,21), año3 (8.939,36), año4 (11.864,92), año 5 (21.321,86).
- Contribuye al desarrollo del sector debido a la nueva línea de producción con marca país.
- Las características del vehículo lo hace atractivo al consumidor final lo que permite que genere una participación aceptable en el mercado local.
- El producto final (auto ensamblado con motor ecuatoriano) genera valor agregado que se traduce en ventaja competitiva, lo cual permite pugnar con la competencia directa.
- La estimación de las ventas anuales son seis carros, pretendiendo aumentar esta cantidad conforme se logre la aceptación del consumidor final.

Conclusiones

Las restricciones del gobierno desde su aparición acarrearán ventajas y desventajas para el sector automotriz, siendo aprovechada por la industria ecuatoriana ya que es una gran oportunidad para crecer e innovar puesto que con el desarrollo de este sector se aporta a la matriz productiva con auto ensamblado con motor ecuatoriano.

La cifra para que este proyecto entre en marcha tiene como inversión inicial USD 22.000, valor considerable para una empresa posicionada en el mercado; y las utilidades por año permiten determinar que la propuesta logra tener un incremento anual en las ventas del 6%, lo que muestra la aceptación del mercado ecuatoriano y con esto aportación de ingresos a la empresa Lifan Group.

De acuerdo a la investigación realizada en el presente trabajo, la TIR que se obtuvo fue de 22%; lo que indica que la propuesta planteada es rentable ya que se puede empezar a recuperar la inversión a partir del tercer año de las ventas pronosticadas.

El consumidor final es exigente a la hora de adquirir un bien o servicio; con las restricciones establecidas al sector automotriz la mayoría de clientes sintieron estragos y estaban descontentos con el pago de nuevos aranceles y aumento en el PVP; las encuestas realizadas revelaron que un 45% acepta una marca ecuatoriana ya que en los últimos años la mayoría de carros son ensamblados en territorio ecuatoriano, lo que permite que la adquisición de un nuevo auto Marca País sea aceptado en el mercado local.

Recomendaciones

La principal recomendación debe ser la implantación por parte de “Lifan Group” del proyecto ya que con las restricciones impuestas por el gobierno, este le da al sector prioridad y ventajas de desarrollo para generar impulso en sector automotriz ecuatoriano; la aplicación de esta propuesta traerá consigo un auto ensamblado en el Ecuador con motor elaborado con mano de obra ecuatoriana Marca País, lo que le proporciona un valor agregado a este mercado y al nicho de mercado que consume este producto.

Se recomienda a “Lifan Group” la aplicación inmediata de la propuesta planteada porque es de capital llamativo, puesto que su inversión inicial de 22.000 dólares americanos, no es muy onerosa, el tiempo es considerable y además las ensambladoras tendrían beneficios que el gobierno otorga a los desarrolladores de estos sectores como la licencia de la marca país que identifica el producto nacional de calidad socialmente deseable y ambientalmente aceptable.

Es recomendable para la empresa “Lifan Group” llevar a cabo la ejecución del presente trabajo de investigación, ya que se ha demostrado que será rentable y que dicha empresa obtendrá resultados esperados en cuestión de productividad y ganancia; adicional posicionamiento dentro del mercado ecuatoriano por ser producto nacional lo cual contribuye al avance del sector.

Se sugiere a la ensambladora “Lifan Group” la producción y ventas de los autos Marca País de forma inmediata ya que el consumidor final está a la espera de una innovación en lo que a autos respecta y están accesibles a comprobar la calidad de este nuevo producto.

Bibliografía

Administración de servicios: estrategias para la creación de valor en el nuevo paradigma de los negocios (Christopher Lovelock; Luis Huete; Javier Reynoso).

Leyton, A. (2012). Exposiciones y/o temas de explicación, Metodología de Investigación.

Nassir Sapag Chain. (2011). Proyectos de Inversión. Pearson Educación

Ricardo Pascale. (2009). Decisiones Financieras. Pearson Educación.

R. S. Daniels. (2010). Negocios Internacionales (págs. 160, 161). Pearson Educación.

Robert J. Carbaugh (2009) Economía Internacional. Cengage Learning.

AEADE. (2015). Cifras. Julio 2015, De Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador Sitio web:

http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80

CFN. (2014). Potencial metalmecánico ecuatoriano. 2013, de Corporación Financiera Nacional del Ecuador Sitio web:

http://www.cfn.fin.ec/index.php?option=com_content&id=2072:dos-dias-para-exponer-sobre-el-potencial-metalmecanico-ecuadoriano&Itemid=756

COMEX. (2013). Resolución 116. Noviembre 2013, de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Sitio web:

<http://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/resolucion%20116.pdf>

COMEX. (2014). Resolución 65. Noviembre 2014, de Ministerio de Industria y Productividad Sitio web: [http://www.produccion.gob.ec/wp-](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf)

[content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf)

COMEX. (2014). Resolución 65. Noviembre 2014, de Ministerio de Industria y Productividad Sitio web: <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>

Consejo Directivo del Inen. (2002). Gestión Ambiental Vehículos Automotores. Noviembre 2011, De Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador Sitio web: <http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/norma2.pdf>

Constitución 2008. (2014). Tratados e Instrumentos Internacionales aprobados por la Asamblea Nacional. 2014, de Asamblea Nacional Sitio web: <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/legislamos/tratados-instrumentos-internacionales>

INEN. (2014). “Elementos Mínimos de Seguridad en Vehículos Automotores”. 01 de Octubre de 2014, de Instituto Ecuatoriano de Normalización Sitio web: <http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/10/RTE-034-3R-RESOLUCION-14453.pdf>

LIFAN GROUP. (2015). Concesionarios. 2015, de China Motors Sitio web: <http://www.chinamotorsgye.com/>

MIPRO. (2015). Ministerio de Industrias impulsa los encadenamientos productivos en el sector automotriz. Noviembre 2013, de Ministerio de Industria y Productividad Sitio web: <http://www.industrias.gob.ec/np59-ministerio-de-industrias-impulsa-los-encadenamientos-productivos-en-el-sector-automotriz/>

Ministerio del Ambiente. (2013). La Industria Automotriz. 2013, de Ministerio del Ambiente Sitio web: <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/03/PART4.pdf>

SENAE. (2014). Regímenes Aduaneros. Abril 2014, de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Sitio web: http://www.aduana.gob.ec/pro/special_regimes.action

SENAE. (2015). Administración de Nomenclaturas y Características de la Mercancía. 2015, de ECUAPASS Sitio web: http://ecuapass.aduana.gob.ec/ipt_server/ipt_flex/ipt_arancel.jsp

Plan Nacional del Buen Vivir. (2013). Impulsar la transformación de la matriz productiva. 2015, de Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo Sitio web: <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

PROECUADOR. (2013). Análisis Sectorial Automotriz y Autopartes. 2013, de Instituto de Exportación Promoción e Inversiones Sitio web: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>

PROECUADOR. (2013). Análisis del Sector Metalmecánico. 2013, de Instituto de Exportación Promoción e Inversiones Sitio web: <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-metalmecanica-2013/>

Anexos

Anexo 1 Resolución 66



RESOLUCION No. 66

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

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.

Anexo 2 Resolución 65



RESOLUCION No. 65

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece un restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Anexo 3 Objetivo 10: Impulsar la transformación de la Matriz Productiva

Los desafíos actuales deben orientar la conformación de nuevas industrias y la promoción de nuevos sectores con alta productividad, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial y de inclusión económica en los encadenamientos que generen. Se debe impulsar la gestión de recursos financieros y no financieros, profundizar la inversión pública como generadora de condiciones para la competitividad sistémica, impulsar la contratación pública y promover la inversión privada.

10.1.a.	Impulsar y fortalecer las industrias estratégicas claves y sus encadenamientos productivos, con énfasis en aquellas que resultan de la reestructuración de la matriz energética, de la gestión soberana de los sectores estratégicos y de las que dinamizan otros sectores de la economía en sus procesos productivos.
10.1.b.	Articular la gestión de los sectores estratégicos a la Estrategia Nacional para el Cambio de la Matriz Productiva y a la vocación productiva de los territorios y su diversidad poblacional.
10.1.c.	Consolidar la transformación productiva de los sectores prioritarios industriales y de manufactura, con procesos de incorporación de valor agregado que maximicen el componente nacional y fortalezcan la capacidad de innovación y de aprendizaje colectivo.
10.1.d.	Fortalecer y desarrollar la industria de astilleros, como generadora de encadenamientos productivos, para el desarrollo de actividades industriales conexas.
10.1.e.	Fortalecer el marco institucional y regulatorio que permita una gestión de calidad en los procesos productivos y garantice los derechos de consumidores y productores.
10.1.f.	Articular la educación y la investigación a la generación de capacidades técnicas y de gestión, para dinamizar la transformación productiva.
10.1.g.	Fomentar la sustitución selectiva de importaciones, en función del potencial endógeno territorial, con visión de encadenamiento de industrias básicas e intermedias.

Anexo 4 ART 120 COPCI

Prescripción.- La acción de la Administración Aduanera para cobrar las obligaciones tributarias prescribe en el plazo de cinco años contados desde la fecha en que fueron exigibles.

En el caso de la liquidación y liquidaciones complementarias efectuadas como consecuencia del acto de aforo, la prescripción se interrumpirá con la notificación del auto de pago del proceso coactivo.

En el control posterior la interrupción de la prescripción operará con la notificación de la rectificación de tributos o con la notificación del inicio del proceso de control posterior, antes del vencimiento del plazo de prescripción señalado.

El derecho para interponer un reclamo de pago indebido o pago en exceso prescribe en cinco años contados desde la fecha en que se verificó el pago; la prescripción se interrumpirá con la presentación del correspondiente reclamo.

La prescripción en materia aduanera debe ser alegada expresamente por quien pretenda beneficiarse de ella, y será declarada por la autoridad administrativa o judicial, quienes no podrán declararla de oficio.

Anexo 5 ART 131 COPCI

Carga y descarga.- La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente descrita en el manifiesto de carga.

Cuando por motivos de cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías, resulte necesario, la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital podrán autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto.

Las mercancías destinadas a la exportación estarán sometidas a la potestad de la Administración Aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte.

Anexo 6 ART 136 COPCI

Derechos del Propietario, Consignatario o del Consignante.- Antes de presentar la declaración, el propietario o consignatario o su representante, previa autorización de la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital y bajo su control, podrá efectuar el reconocimiento de sus mercancías, para verificar la exactitud de la mercancía con la información documental recibida y, procurar su adecuada conservación.

Anexo 7 RTE INEN 034

REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RTE INEN 034 (3R) "ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

1. OBJETO

1.1 El presente reglamento técnico establece los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos automotores que circulen en el territorio ecuatoriano, con la finalidad de proteger la vida e integridad de las personas; así como el fomentar mejores prácticas al conductor, pasajero y peatón.



GOBIERNO NACIONAL DE
LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



Baquerizo Moreno EB-29 y
6 de Diciembre
Edificio INEN
www.normalizacion.gob.ec
Quito – Ecuador

2. CAMPO DE APLICACIÓN

2.1 Este Reglamento Técnico Ecuatoriano se aplica a todo vehículo que va a ingresar al parque automotor ecuatoriano, sean importados, ensamblados o fabricados en el país, que deben contener los elementos mínimos de seguridad obligatorios especificados en el numeral 4.

2.2 Este Reglamento Técnico Ecuatoriano hace una excepción a los vehículos prototipos destinados para el desarrollo de un nuevo modelo que pertenezcan a ensambladoras o comercializadoras, estos no podrán ser comercializados mientras se encuentren en esta etapa.

2.3 Este Reglamento Técnico Ecuatoriano aplica a los vehículos automotores especificados en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656 de "Clasificación vehicular" y en lo específico a las categorías de vehículos que se determina en el texto de cada requisito o en la normativa referida en el mismo.

2.4 Este Reglamento Técnico Ecuatoriano no aplica a transporte ferroviario, equipo caminero y agrícola, a vehículos de competencia deportiva, vehículos clásicos, históricos y de colección.

Anexo 8 Matriz de Licenciamiento Primero Ecuador



MATRIZ DE LICENCIAMIENTO "PRIMERO ECUADOR".

Paso 1

Razón social de la empresa: _____

Representante legal: _____

RUC: _____

Dirección: _____

Ciudad: _____

Provincia: _____

Teléfono: _____

e-mail: _____

Cámara a la cual está afiliada: _____

Número total de empleados: _____

Nombre del producto a licenciar: _____

Nombre genérico del producto: _____

Años de funcionamiento de la empresa: _____

Certificaciones de estándares de calidad: _____

Certificaciones o reconocimientos obtenidos: _____

Paso 2

Nro.	CRITERIOS DE EVALUACIÓN OBLIGATORIOS	CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERVACIONES
1	Carta de interés solicitando autorización para el uso de la marca Primero Ecuador	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Copia a color de la cédula de identidad y papeleta de votación del representante legal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Copia del nombramiento de Representante Legal de la empresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4*	Presentar a detalle los componentes del producto, identificando el porcentaje del componente nacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Certificado de estar al día con las responsabilidades del SRI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Certificado de estar al día con las responsabilidades del IESS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7**	Copia Registro Sanitario, certificado AGROCALIDAD o documento habilitante de acuerdo a su tipo por producto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8***	Cumple con norma técnica INEN o norma internacional (remitir copia de norma técnica)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	Copia de la Patente o permiso municipal al día	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nro.	CRITERIOS DE EVALUACIÓN OPCIONALES	CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERVACIONES
10	Copia a color del Registro de la marca del producto en el IEPI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Copia de certificaciones obtenidas de cumplimiento de estándares de calidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	Copia del reglamento de seguridad industrial y salud ocupacional vigente y registrado en el MRL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Copia de la licencia ambiental, ficha ambiental o documento equivalente de acuerdo a la ciudad de origen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Copia de registro de capacitaciones impartidas a sus colaboradores con el fin de alcanzar los objetivos de la organización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Firma del representante legal: _____

Paso 3 (para uso del MCPEC)

Licencia aprobada

Licencia reprobada

Firma del evaluador: _____

* Remitir Anexo 2 - Matriz de Componente Nacional en términos de porcentaje por producto

**Aplica según legislación vigente

*** Si el producto o servicio cuenta con Ficha Técnica de cumplimiento de norma vigente emitida por un laboratorio acreditado por el OAE remitirla como anexo

En caso que algún documento no se encuentre en regla o haya vencido, el permiso para el uso de la marca "Primero Ecuador" quedará suspendido e invalidado

Anexo 9 Validación de Encuestas

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
CARRERA ADMINISTRACION DE EMPRESAS**

Tema de Tesis: Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

Autor: Cinthia Veliz Bajaña – Gilmar Moreira Escalante

Nombre del Instrumento de recolección de datos: Cuestionario personas del sector automotriz

Objetivos General: Analizar el impacto de las restricciones arancelarias implantadas al sector automotriz para desarrollar una propuesta que impulse el área metalmeccánico de carrocerías, partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil.

ITEM / preguntas (Cantidad en función de cuántas preguntas tenga el instrumento)	A) Correspondencia de las preguntas con los objetivos de la investigación/instrumento o P= Pertinente NP = No pertinente		B) Calidad técnica y representativa O= Óptima B= Buena R= Regular D= Deficiente				C) Lenguaje A= Adecuado I = Inadecuado		OBSERVACIONES
	P	NP	O	B	R	D	A	I	
1	✓		✓				✓		
2	✓		✓				✓		
3	✓		✓				✓		
4	✓		✓				✓		
5	✓		✓				✓		
6	✓		✓				✓		
7	✓		✓				✓		
8	✓		✓				✓		
9	✓		✓				✓		
10									
DATOS DEL EVALUADOR	Nombres: <i>Ornela Inara Cedeno</i> Profesión: <i>Psicóloga</i> Cargo: <i>Docente</i> Fecha: <i>13/02/2015</i>					Firma: <i>[Firma]</i> C.I. <i>0915611537</i>			

Observaciones
Generales _____

Documento a ser mencionado en la tesis y colocado en Anexos

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
CARRERA ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Tema de Tesis: Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

Autor: Cinthia Veliz Bajaña – Gilmar Moreira Escalante

Nombre del Instrumento de recolección de datos: Cuestionario personas del sector automotriz

Objetivos General: Analizar el impacto de las restricciones arancelarias implantadas al sector automotriz para desarrollar una propuesta que impulse el área metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil.

ITEM / preguntas (Cantidad en función de cuántas preguntas tenga el instrumento)	A) Correspondencia de las preguntas con los objetivos de la investigación/instrumento o P= Pertinente NP = No pertinente		B) Calidad técnica y representativa O= Óptima B= Buena R= Regular D= Deficiente				C) Lenguaje A= Adecuado I= Inadecuado		OBSERVACIONES
	P	NP	O	B	R	D	A	I	
1	/		/				/		
2	/		/				/		
3	/		/				/		
4	/		/				/		
5	/		/				/		
6	/		/				/		
7									
8									
9									
10									
DATOS DEL EVALUADOR	Nombres: <i>Juan Pollo Moreno Delgado</i> Profesión: <i>ING. Comercial</i> Cargo: <i>Docente</i> Fecha: <i>12/02/2015</i>					Firma: <i>J Pollo Moreno</i> C.I. <i>0909237091</i>			

Observaciones
Generales _____

Documento a ser mencionado en la tesis y colocado en Anexos

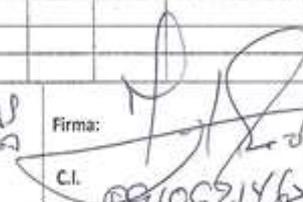
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
CARRERA ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Tema de Tesis: Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil.

Autor: Cinthia Veliz Bajaña – Gilmar Moreira Escalante

Nombre del Instrumento de recolección de datos: Cuestionario personas del sector automotriz

Objetivos General: Analizar el impacto de las restricciones arancelarias implantadas al sector automotriz para desarrollar una propuesta que impulse el área metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes en la ciudad de Guayaquil.

ITEM / preguntas (Cantidad en función de cuántas preguntas tenga el instrumento)	A) Correspondencia de las preguntas con los objetivos de la investigación/instrumento o P= Pertinente NP = No pertinente		B) Calidad técnica y representativa O= Óptima B= Buena R= Regular D= Deficiente				C) Lenguaje A= Adecuado I= Inadecuado		OBSERVACIONES
	P	NP	O	B	R	D	A	I	
1	/		/				/		
2	/		/				/		
3	/		/				/		
4	/		/				/		
5	/		/				/		
6	/		/				/		
7	/		/				/		
8	/		/				/		
9									
10									
DATOS DEL EVALUADOR		Nombres: MARCELO BASTIDA Profesión: MGR. EN GERENCIA EMPRESARIAL Cargo: DOCENTE Fecha: 13/02/2015				Firma:  C.I. 091062146			

Observaciones
Generales _____

Documento a ser mencionado en la tesis y colocado en Anexos

Encuestas de gustos y preferencias del consumidor final

Nombre:

Edad:

Sexo:

Encuesta

1.¿Ud. posee vehículo?

Si

No

*Si su respuesta es no dirijase a la pregunta 3

2.¿Qué Marca de vehiculo tiene?

Chevrolet

Kia

Renault

Nissan

Otros _____

3.¿Qué marca de carro le gustaría tener ?

Chevrolet

Kia

Renault

Nissan

Otros _____

4.¿Al comprar un auto cuál es su motivación?

Lujo

Costo

Seguridad

Necesidad

Otros _____

5.¿Tiene conocimiento sobre la marca de vehículo “Andino” de origen Ecuatoriano?

Si

No

6.- ¿Sabía ud que hay empresas que ensamblan vehículos en el Ecuador?

Si

No

7. ¿Pagaría usted impuesto por un auto extranjero existiendo autos ecuatorianos?

Si

No

8.¿Qué expectativa tiene usted de un vehículo ensamblado en el Ecuador?

Calidad

Distinción

Mala calidad

Otro _____

9.¿Estaría usted dispuesto a usar un carro ensamblado en el Ecuador?

Si

No

10 ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por un vehículo nacional?

10000-15000

15000-20000

20000-25000

Elaborado por: Autores de Tesis

Anexo 10 Resolución 116



RESOLUCION No. 116

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas: económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del Estado Central;

Que la Constitución de la República en su Sección Novena "Personas Usuarios y Consumidoras", en el Art. 52, establece el derecho que las personas a disponer de bienes de óptima calidad, así como a una información precisa sobre su contenido y características, disponiendo el establecimiento de mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de los consumidores;

Que el Protocolo de Adhesión de la República del Ecuador al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio – OMC, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial No. 853 del 2 de enero de 1996;

Que el artículo XX "Excepciones Generales" del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), permite excepciones generales que garanticen la salud y vida de las personas y la preservación del medio ambiente, entre otras medidas gubernamentales;

Que el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio - AOTC de la OMC, en su Artículo 2 establece las disposiciones sobre la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos por instituciones del gobierno central y su notificación a los demás Miembros;

Que se deben tomar en cuenta las Decisiones y Recomendaciones adoptadas por el Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC;

Que el Anexo 3 del Acuerdo OTC, establece el Código de Buena Conducta para la elaboración, adopción y aplicación de normas;

Que el artículo 73, literal d) de la Decisión 563 que codifica el Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena) dispone que no se consideraran restricciones al comercio la adopción de medidas destinadas, entre otras, a la protección de la vida, la salud y la seguridad;

Que mediante Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 26 del 22 de febrero de 2007, reformada en la Novena Disposición Reformatoria del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial Suplemento No.351 de 29 de diciembre de 2010, constituye el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, que tiene como objetivo establecer el marco jurídico destinado a: "i) Regular los principios, políticas y entidades relacionados con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, que facilite el cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia; ii) Garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad, la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente, la protección del consumidor contra prácticas engañosas y la corrección y sanción de estas prácticas; y, iii) Promover e incentivar la cultura de la calidad y el mejoramiento de la competitividad en la sociedad ecuatoriana";

Que de conformidad con la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y su Reglamento General, el Ministerio de Industrias y Productividad, es la institución rectora del Sistema Ecuatoriano de la Calidad;

Que la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 116 de 10 de julio de 2000, establece en su Art. 4 los "Derechos del Consumidor", que incluyen el derecho a la protección de la vida, salud y seguridad en el consumo de bienes,



Comité de Comercio Exterior

dispuesto en los RTE-INEN 007,008,014,016,022, 021, 022/55, 022/064, 027,030, 036, 044, 046, 051, 057, 061, 065,066, 072,077,079,088, 089, 090, 092, 093, 094, 095, 098, 100;

Que mediante Acuerdo N° 4 del Ministro de Comercio Exterior se delegó al Dr. Genaro Baldeón, como Presidente del Comité de Comercio Exterior - COMEX en ausencia de su titular;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

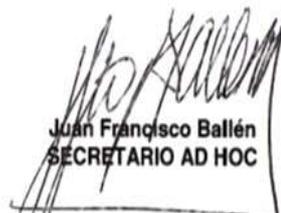
Artículo 1.- Reformar el Anexo I de la Resolución 450 del COMEXI, que contiene la Nómina de productos sujetos a controles previos a la Importación, incluyendo la presentación del "Certificado de Reconocimiento", conforme el Anexo 1 de la presente Resolución.

Artículo 2.- El Certificado de Reconocimiento será exigible como documento de soporte a la Declaración Aduanera para todas las mercancías embarcadas a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución y del correspondiente Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE-INEN) y de sus posteriores reformas o modificaciones.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 19 de noviembre de 2013 y entrará en vigencia a partir del siguiente día de su notificación al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



Genaro Baldeón
PRESIDENTE (E)



Juan Francisco Ballén
SECRETARIO AD HOC