



**ESPE**

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS

INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,  
ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE INGENIERAS EN FINANZAS - CONTADOR  
PÚBLICO - AUDITOR**

**TEMA: ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA GENERACIÓN DE  
INVERSIÓN Y EMPLEO DE LAS ENSAMBLADORAS DE  
MOTOCICLETAS EN EL PERIODO 2012 – 2015**

**AUTORAS:**

**CHALÁ MINDA MARÍA JOSÉ  
FERNÁNDEZ BAQUERO CARMEN LIZETH**

**DIRECTOR: ECO. MONCAYO GUSTAVO MSC. MBA.**

**SANGOLQUÍ**

**2017**



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**CERTIFICADO**

Certifico que el presente trabajo titulado “Análisis del impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas en el periodo 2012-2015”, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo que cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar a las señoritas: María José Chalá Minda y Carmen Lizeth Fernández Baquero, para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 08 de Febrero de 2017

  
\_\_\_\_\_  
Eco. Gustavo Moncayo  
Director



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

El presente proyecto titulado “Análisis del impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas en el periodo 2012-2015” ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado el derecho intelectual de terceros considerándolos en citas a pie de páginas y como fuentes en el registro bibliográfico.

Consecuentemente declaramos que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud de ello nos declaramos responsables del contenido, veracidad y alcance del proyecto en mención.

Sangolquí, 08 de Febrero de 2017

---

María José Chalá Minda  
CC: 1720844941

---

Carmen Lizeth Fernández Baquero  
CC: 1721443511



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA**

**AUTORIZACIÓN**

Nosotras, María José Chalá Minda y Carmen Lizeth Fernández Baquero, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo de titulación “Análisis del impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas en el periodo 2012-2015” cuyo contenido ideas y criterios son de nuestra autoría y responsabilidad.

Sangolquí, 08 de Febrero de 2017

---

María José Chalá Minda  
CC: 1720844941

---

Carmen Lizeth Fernández Baquero  
CC: 1721443511

## DEDICATORIA

*Dedico este proyecto a Dios por haberme dado la salud y permitirme culminar mis estudios universitarios, por sus infinitas bendiciones que gracias a ellas he alcanzado mis objetivos.*

*A mis padres por su apoyo incondicional durante toda mi carrera universitaria, por el cariño, por sus consejos y sobre todo por ser el motor para alcanzar este sueño, a mis hermanos por estar acompañándome en un paso más hacia el futuro.*

*A mi enamorado por haberme alentado siempre a cumplir mi sueño y por estar presente durante todo el transcurso.*

*María José*

## DEDICATORIA

*Va dedicado a Dios, quien siempre me ha dado su amor, bendecido con la magnífica familia que tengo y me llevado de la mano a alcanzar el presente logro.*

*A mis padres Edgar y Carmen, porque creyeron en mí y porque me sacaron adelante, dándome ejemplos dignos de superación y entrega, gracias a ustedes, hoy puedo ver alcanzada mi meta, ya que siempre estuvieron impulsándome en los momentos más difíciles de mi carrera, fue lo que me hizo ir hasta el final. Va por ustedes, por lo que valen, porque admiro su fortaleza y por lo que han hecho de mí.*

*A mi hermano Marco quien con sus ocurrencias siempre me han brindado su apoyo incondicional día a día, con sus consejos oportunos.*

*A mis sobrinas Amanda y Doménica y su madre Isabel, quienes siempre me contagiaban con su entusiasmo y alegría, para alcanzar cada uno de mis objetivos*

*A mis amigos que siempre me daban los respectivos consejos y alientos para que no desmaye en realizar el proyecto, especial a Gustavo, quien ha sido un apoyo constante en el trayecto de mi carrera.*

*Lizeth*

## AGRADECIMIENTOS

*Agradezco a Dios por haberme dado la oportunidad de cumplir mi sueño junto a mi familia y amigos.*

*A mis padres por haberme apoyado he incentivado a seguir con mis estudios universitarios que gracias a sus esfuerzos y dedicación mis hermanos y yo hemos podido alcanzar las metas que nos hemos propuesto.*

*A mi docente, Economista Gustavo Moncayo Bonne en calidad de Director del proyecto por su gran apoyo y motivación para la culminación de nuestros estudios profesionales y la elaboración de este trabajo.*

*Romel a ti te agradezco la paciencia, el amor y el apoyo brindado durante todo este tiempo, por estar a mi lado al pie del cañón siempre dándome ánimo.*

*Gracias a todos aquellos que me estuvieron apoyando y dándome ánimos para que este proyecto este culminado.*

*María José.*

## AGRADECIMIENTOS

*Quiero agradecer sinceramente a aquellas personas que compartieron sus conocimientos conmigo para hacer posible la culminación del proyecto.*

*Primeramente doy infinitamente gracias a Dios, por haberme dado fuerza y valor para terminar mis estudios*

*Agradezco también la confianza y el apoyo de mis padres y hermanos, porque han contribuido positivamente para llevar a cabo este proyecto.*

*Especialmente agradezco a mi Director Eco. Gustavo Moncayo, por sus asesorías, ideas y recomendaciones respecto a esta investigación.*

*Gracias a todos por haber fomentado en mí el deseo de superación y el anhelo de triunfo en la vida.*

*Las palabras no bastarían para agradecerles su apoyo, su comprensión y sus consejos en los momentos difíciles.*

*Lizeth*



## ÍNDICE DE CONTENIDO

CARATULA	
CERTIFICADO.....	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD .....	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
DEDICATORIA .....	v
DEDICATORIA .....	vi
AGRADECIMIENTOS.....	vii
AGRADECIMIENTOS.....	viii
ÍNDICE DE CONTENIDO .....	ix
ÍNDICE DE TABLAS.....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
RESUMEN.....	xvi
ABSTRACT.....	xvii
INTRODUCCIÓN .....	1
Tema de investigación.....	1
Planteamiento del problema.....	1
Formulación del problema.....	6
Delimitación.....	6
Justificación.....	6
Objetivos.....	7
CAPITULO I.....	8
1. MARCO TEÓRICO.....	8
1.1. Teorías sobre la generación de empleo.....	8
1.2. Teorías sobre la inversión extranjera y nacional.....	9
1.2.1. Inversión extranjera directa (IED).....	9

1.2.2. Inversión nacional.....	10
1. 2. 3. Factores determinantes de la inversión .....	13
<b>1.3. Marco referencial .....</b>	<b>15</b>
1.3.1. Antecedentes de la investigación.....	15
1.3.2. Fundamentación legal .....	16
1.3.3. Antecedentes de las empresas ensambladoras de motocicletas .....	18
1.3.4. Importancia de las empresas ensambladoras de motocicletas .....	20
1.3.5. Requisitos para ser calificadas como empresas ensambladoras de motocicletas .....	25
1.3.6. Política de ensamblaje y arancelaria para ensambladoras de motocicletas .....	29
<b>1.4. Empresas ensambladoras de motocicletas en Ecuador.....</b>	<b>38</b>
1.4.1. Asociación de empresas ensambladoras de motocicletas y afines (AEEMAE).....	49
<b>1.5. Marco conceptual .....</b>	<b>59</b>
<b>CAPITULO II.....</b>	<b>61</b>
<b>2.1. Metodología de la investigación .....</b>	<b>61</b>
2.1.1. Enfoque .....	61
2.1.2. Modalidad básica de la investigación .....	61
2.1.3. Nivel o tipo de investigación .....	61
<b>2.2. Operacionalización de las variables .....</b>	<b>64</b>
2.2.1. Variable Independiente: Inversión extranjera y nacional.....	64
2.2.2. Variable Dependiente: Generación de empleo.....	66
<b>2.3. Recolección de información .....</b>	<b>67</b>
<b>2.4. Procesamiento y Análisis .....</b>	<b>67</b>
<b>CAPITULO III .....</b>	<b>68</b>
<b>3. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>68</b>
3.1. Antecedentes de la inversión extranjera directa.....	68
3.1.1. Evolución de la inversión extranjera directa (IED).....	71

3.1.1.1. Evolución de la inversión extranjera directa (IED) en Ecuador.....	73
3.1.2. Factores que influyen directamente sobre la IED.....	75
3.1.3. Efectos de la inversión extranjera directa en el sector ensamblador de motocicletas...83	
<b>3.2. Antecedentes de la inversión nacional.....</b>	<b>85</b>
3.2.1. Evolución de la inversión nacional.....	85
3.2.2. Efectos de la inversión nacional en el sector ensamblador de motocicletas.....	87
<b>3.3. Antecedentes de la generación de empleo.....</b>	<b>88</b>
3.3.1. Evolución del empleo en el país.....	90
3.3.2. Efectos de la generación de empleo en el sector ensamblador de motocicletas.....	93
<b>3.4. Análisis de los efectos en la economía del país.....</b>	<b>96</b>
3.4.1. Beneficios de la política de ensamblaje en general y el ensamblaje de motocicletas en Ecuador .....	97
3.4.2. Efectos de las reformas arancelarias .....	98
 <b>CAPITULO IV.....</b>	<b>100</b>
<b>4.1. Conclusiones.....</b>	<b>100</b>
<b>4.2. Recomendaciones.....</b>	<b>102</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>103</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Registro de Empresas ensambladoras .....	2
Tabla 2 Empresas que ensamblan Motocicletas.....	5
Tabla 3 Motocicletas matriculadas a nivel nacional .....	23
Tabla 4 Documentos a presentar para ser calificada como empresa ensambladora .....	26
Tabla 5 Porcentaje mínimo de integración de partes y piezas para motocicletas.....	30
Tabla 6 Límites máximos de emisiones permitidas para motocicletas y tricimotos .....	32
Tabla 7 Valores límites máximos para motocicletas de dos ruedas.....	33
Tabla 8 Valores límites máximos para tricimotos .....	33
Tabla 9 Valores límites máximos para motocicletas y tricimotos .....	34
Tabla 10 Valores límites máximos de nivel sonoro para motocicletas y tricimotos .....	34
Tabla 11 Arancel a pagar según porcentaje de producto ecuatoriano incorporado .....	36
Tabla 12 Matriz de operacionalización de variable independiente .....	64
Tabla 13 Matriz de operacionalización variable dependiente .....	66
Tabla 14 Inversión extranjera directa por países receptores .....	72
Tabla 15 Importación de llantas .....	81
Tabla 16 Evolución del empleo y la seguridad social.....	90
Tabla 17 Generación de empleo en las ensambladoras de motocicletas por empresas.....	93
Tabla 18 Generación de empleo en las ensambladoras de motocicletas .....	94

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Vehículos que circulan en el Ecuador .....	21
Figura 2 Por tipo de vehículos.....	21
Figura 3 Por provincias con mayor afluencia de motocicletas.....	22
Figura 4 Número de motocicletas matriculadas por provincia.....	24
Figura 5 Logo de la empresa MOTSUR.....	38
Figura 6 Modelo de motocicleta marca “RANGER” .....	38
Figura 7 Logo de la empresa MOTOINDUSTRIA S.A.....	39
Figura 8 Modelo de motocicleta marca “TUKO” .....	39
Figura 9 Logo de la empresa IMPEASA.....	40
Figura 10 Modelo de motocicleta marca “FORMOSA” .....	40
Figura 11 Logo de la empresa KANGLE.....	41
Figura 12 Modelo de motocicleta marca “KINGDOM” .....	41
Figura 13 Logo de la empresa INMOT S.A.....	42
Figura 14 Modelo de motocicleta marca “BAJAJ” .....	42
Figura 15 Logo de la empresa INGENIOMOTORS CIA. LTDA.....	43
Figura 16 Modelo de motocicleta marca “IGM” .....	43
Figura 17 Logo de la marca “JIANSHE” .....	44
Figura 18 Modelo de motocicleta de la marca “JIANSHE” .....	44
Figura 19 Logo de la marca “JIALING” .....	44
Figura 20 Modelo de motocicleta de la marca “JIALING” .....	45
Figura 21 Logo de la marca “QINGQI” .....	45
Figura 22 Modelo de motocicleta de la marca “QINGQI” .....	45
Figura 23 Logo de la empresa MOTOENSAB S.A.....	46
Figura 24 Modelo de motocicleta de la marca “UM” .....	46
Figura 25 Logo de la empresa CHIMASA S.A.....	47
Figura 26 Modelo de motocicleta de la marca “OROMOTO” .....	47
Figura 27 Logo de la empresa ESTAMPADOS METÁLICOS NICOLALDE .....	48
Figura 28 Modelo de motocicleta de la marca “MECANIZA” .....	48
Figura 29 Logo de la empresa DUKARE CIA. LTDA.....	49
Figura 30 Modelo de motocicleta de la marca “DUKARE”.....	49
Figura 31 Logo de la marca “SHINERA” .....	50

Figura 32 Modelo de motocicleta de la marca “SHINERA” .....	50
Figura 33 Logo de la marca “BULTACO” .....	50
Figura 34 Modelo de motocicleta de la marca “BULTACO” .....	50
Figura 35 Logo de la marca “KEEWAY” .....	51
Figura 36 Modelo de motocicleta de la marca “KEEWAY” .....	51
Figura 37 Logo de la marca “MOTOR 1” .....	51
Figura 38 Modelo de motocicleta de la marca “MOTOR 1” .....	52
Figura 39 Logo de la marca “SUKIDA” .....	52
Figura 40 Modelo de motocicleta de la marca “SUKIDA” .....	52
Figura 41 Logo de la empresa METALTRONIC S.A. ....	53
Figura 42 Modelo de motocicleta de la marca “THUNDER” .....	53
Figura 43 Logo y modelo de la marca “TUNDRA” .....	54
Figura 44 Logo de la marca “TRAXX” .....	54
Figura 45 Modelo de motocicleta de la marca “TRAXX” .....	54
Figura 46 Logo de la empresa VYCAST CIA. LTDA.....	55
Figura 47 Logo de la marca “DAYANG” .....	55
Figura 48 Modelo de motocicleta de la marca “DAYANG” .....	55
Figura 49 Logo de la empresa PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES S.A. ....	56
Figura 50 Modelo de motocicleta de la marca “LONCIN” .....	56
Figura 51 Logo de la marca “DAYTONA” .....	57
Figura 52 Modelo de motocicleta de la marca “DAYTONA” .....	57
Figura 53 Logo de la marca “FACTORY BIKE” .....	57
Figura 54 Modelo de motocicleta de la marca “FACTORY BIKE” .....	57
Figura 55 Logo de la empresa MOTOIMPORT .....	58
Figura 56 Modelo de motocicleta de la marca “GALARDI” .....	58
Figura 57 Inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe .....	69
Figura 58 Inversión extranjera directa en millones de dólares registrada en Ecuador.....	74
Figura 59 Producto interno bruto en tasas de variación. ....	76
Figura 60 Inflación anual.....	77
Figura 61 Riesgo país anual.....	79
Figura 62 Importación de llantas FOB miles .....	82
Figura 63 Inversión extranjera directa del sector de manufactura.....	83
Figura 64 Formación bruta de capital fijo pública-privada .....	86

Figura 65 Formación bruta de capital fijo por industria .....	87
Figura 66 Evolución del empleo en países de la región .....	89
Figura 67 Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU).....	91

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo analizar el impacto en la generación de inversión y empleo de las empresas ensambladoras de motocicletas en el sector industrial del país, el cual se realizará mediante la obtención de datos históricos y estadísticos los mismo que serán proporcionados por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) la misma información será datos descriptivos y numéricos para determinar los factores que influyen en la baja inversión extranjera y nacional en el país con el fin de identificar las causas y efectos en la economía de y el sector industrial, las empresas ensambladoras en el Ecuador son pocas y la mayoría se dedican a la comercialización de productos, conscientes de que existen factores que impiden un desarrollo adecuado de las actividades industriales. El gobierno ha implementado una estrategia gubernamental orientada a mejorar la economía del país y que contribuya con el cambio a la matriz productiva. Por lo tanto el gobierno restringió importaciones, incrementó aranceles y generó una política para incrementar las fuentes de empleo en el país. El presente trabajo de investigación se desarrolla en el Ministerio de Industrias y Productividad que es el organismo público encargado del registro de las ensambladoras del país.

### **PALABRAS CLAVE:**

- **EMPLEO**
- **IMPORTACIÓN**
- **INVERSIÓN EXTRANJERA Y NACIONAL**



## **ABSTRACT**

The present investigation project has the main objective to analyze the impact in the investment generation and the employment of the motorcycle assembling companies in the industrial sector of our country; this will be achieved by obtaining the historical and statistical data the same that will be produced by the Ministry of Industries and Productivity (MIPRO). The information will include descriptive and numerical data to determine the Factors that influences the low foreign and national investment in the country with the final purpose of identifying the cause and effect in the economy and in the industrial sector. There is only a small amount of assembling companies in Ecuador and the majority dedicate themselves to product commercialization, conscious of the existence of factors that does not allow the proper development in their industrial activities. Government has implemented a strategy aimed to improve the country's economy and this will contribute to the change in the productive matrix. For this reason, the government restricted imports, increased tariffs and generated a policy to increase the sources of employment in the country. This investigation project was developed in the Ministry of Industries and Productivity which is the public entity in charge of the registration of the assemblers in the country.

### **Key words:**

- **Employment**
- **Imports**
- **Foreign and national investment**

## **INTRODUCCIÓN**

### **Tema de investigación**

“Análisis del impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas en el periodo 2012-2015”

### **Planteamiento del problema**

Determinar el impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas calificadas en el sector industrial del país en el periodo 2012 al 2015, la cual permitirá conocer factores que afectan a las mismas por la falta de inversión extranjera y nacional.

Cabe recalcar que las ensambladoras en el país no existían y debido a la restricción de importaciones, empresas que se dedicaban a este sector productivo se vieron obligadas a fabricar los productos localmente.

Con el fin de generar plazas de empleo en el Ecuador se importarán partes y piezas para que sean ensamblados en el país, para ofrecer a los clientes un producto final de calidad y con precios competitivos de igual manera siendo apoyo para el cambio de la matriz productiva.

Las nuevas empresas calificadas como ensambladoras se ven afectadas debido a que en el país existe un mercado de autopartes de poco desarrollo y de baja calidad de tal manera que estas empresas utilizan menos del 15% de componentes realizados y fabricados localmente. También se enfrentan a las restricciones impuestas por el gobierno y se ven afectadas por lo mencionado anteriormente las ventas se reducen de manera drástica y pierden competitividad.

El Ministerio de Industrias y Productividad que es el encargado del registro y calificación de las empresas ensambladoras mediante acuerdo ministerial N° 13113 publicado en el registro oficial N° 951 el 10 de mayo de 2013 dictaminado por el Ministerio de Comercio Exterior de forma que se identifica en la Tabla 1 las empresas registradas en el mismo.


Tabla 1

## Registro de Empresas ensambladoras

No.	EMPRESA	RUC	Productos	MARCA
<b>2012</b>				
1	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	:0190341992001	teléfonos móviles (celulares)	ALCATEL Verykool
2	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	:0190341992001	radios para vehículos	KENWOOD
<b>2013</b>				
3	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.		televisores	TCL
4	CIUDAD DEL AUTO CIAAUTO CIA. LTDA.	1891748376001	chasis de camión ligero	JVC
5	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A	:0190310647001	camiones medianos	HYUNDAI
6	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	:0190341992001	motocicletas	RANGER
7	MOTOINDUSTRIA S.A.	:0992702230001	motocicletas	TUKO
8	DUKARE CIA. LTDA.	:0190328619001	motocicletas	DUKARE
9	PRIMA ELECTRONICORP S.A	:0992307285001	televisores	PRIMA
10	FACTORYTECH S.A.	:0992784792001	teléfonos móviles (celulares)	ZTE
11	IMP. & EXP. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A. IMPEASA	:0992700696001	motocicletas	FORMOSA
12	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	:1790233979001	Vehículos automotores.	CHEVROLET
13	MANUFACTURAS, ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	:1790279901001	Vehículos automotores.	MAZDA
14	MOTORCYCLE ASSEMBLY – LINE OF ECUADOR S.A. MASSLINE	:0992594926001	motocicletas	SHINERA Y BULTACO
15	AYMESA S.A	:1790023931001	Vehículos automotores.	KIA
16	KANGLE ENSAMBLADORA DE ARTEFACTOS ELÉCTRICOS S.A.	:0991167188001	motocicletas	KINGDOM
17	UNNOMOTORS CIA. LTDA	:1792014166001	motocicletas	KEEWAY/MOTOR 1/SUKIDA
18	METALTRONIC S.A.	:1790090302001	motocicletas	THUNDER UM
19	KARNATAKA S.A.	:0190332993001	radios para vehículos	JVC
20	HIPERTRONICS S.A.	:0190379116001	teléfonos móviles (celulares)	BLU
21	MUNDY HOME MUNME CIA LTDA	1791309162001	radios para vehículos	PIONEER/DAEWOO
22	MOTOSA S.A	:0992479213001	motocicletas	TUNDRA/TRAXX
23	INDIAN MOTOS INMOT S.A.	:0190365751001	motocicletas	BAJAJ
24	UNNOMOTORS CIA. LTDA	:1792014166001	Vehículos (cuadrones cuatrimotos)	MOTOR 1
25	INGENIOMOTORS CIA. LTDA.	:0992767855001	motocicletas	IGM

Continúa 

No.	EMPRESA	RUC	Productos	MARCA
26	MOTOCICLETAS Y ENSAMBLAJES S.A. MYESA.	:0190357848001	motocicletas	JIANSHE/JIALING/QINGQI
27	AUDIOVISION ELECTRONICA AUDIOELEC S.A.	:0992559829001	teléfonos móviles (celulares)	ENSPIRE/RING
28	VEHICULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA	:0190312356001	motocicletas	DAYANG
29	CAR SOUNDVISION CIA. LTDA	:0190349594001	radios para vehículos	CLARION/ADAYO/OEM
30	AUDIOVISION ELECTRONICA AUDIOELEC S.A.	:0992559829001	televisores	SONY/TECHNO/RIVIERA
31	PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES S.A.	:1792098785001	motocicletas	LONCIN
32	DISEÑO, DESARROLLO Y MANUFACTURA DE ECUADOR D.D.M. S.A.	:1391801106001	teléfonos móviles (celulares)	YEZZ/NIU
33	COMPANIA MUNDO DIGITAL S.A. COMPADIG	:0992360666001	televisores	DAEWOO
34	ASSEMBLYMOTOS S.A.	:0190353575001	motocicletas	DAYTONA/FACTORY BIKE
35	CIUDAD DEL AUTO CIAAUTO CIA. LTDA.	1891748376001	chasis de camión ligero	JVC
36	SOCIEDAD ELECTRONICA S.A. SOCELEC	:0190370585001	televisores	KONKA
37	GALLARDO CARCELEN CARLOS AUGUSTO (MOTOIMPORT)	:1704082914001	motocicletas	GALARDI
<b>2014</b>				
38	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	:0190310647001	chasis motorizado para buses	HYUNDAI
39	MOTOENSAB S.A.	1792464986001	motocicletas	UM
40	CHIMASA S.A.	0992529121001	motocicletas	OROMOTO
41	GOLDENTECH S.A.	:0992855517001	teléfonos móviles (celulares)	DOPPIO
42	MABE ECUADOR S.A.	0991321020001	cocinas inducción	MABE
43	INDUGLOB S.A.	0190061264001	cocinas inducción	INDURAMA / INNOVA
44	FIBROACERO S.A.	0190057127001	cocinas inducción	ECOGAS
45	SUDAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	0190341992001	cocinas inducción	MIDEA
46	ECUATORIANA DE ARTEFACTOS S. A. ECASA	1790014967001	cocinas inducción	ECASA
47	BRELDYNG S.A.	0992286571001	teléfonos móviles (celulares)	ULTRA TECH PC
48	HACEB DEL ECUADOR S.A.	0992396849001	cocinas inducción	HACEB
49	ENSAMBLADORA ECUATORIANA DE CELULARES S.A. ENSECUACEL	0992854677001	teléfonos móviles (celulares)	RING
50	GOLDENTECH S.A.	:0992855517001	televisores	DOPPIO
51	CIUDAD DEL AUTO CIAAUTO CIA. LTDA.	1891748376001	Vehiculos automotores.	GREAT WALL
52	ARMACAR S.A.	190391973001	Vehiculos automotores.	JAC
<b>2015</b>				
53	CAR SOUNDVISION CIA. LTDA	:0190349594001	teléfonos móviles (celulares)	OEM
54	CAR SOUNDVISION CIA. LTDA	:0190349594001	televisores	OEM/GLOBAL
55	INDUSTRIA NACIONAL DE ENSAMBLAJE S.A. INNACENSA	:0992880627001	televisores	LG
56	MILVILTECH	:1891745717001	chasis motorizado para buses	FARDIER

Continúa 

No.	EMPRESA	RUC	Productos	MARCA
57	CORPORACION WAN S.A. CORWAN	:992546972001	motocicletas	LINGKEN
58	XTRATECH COMPUTER	:0992166452001	teléfonos móviles (celulares)	XTRATECH
59	DESARROLLO Y MANUFACTURAS ELECTRONICAS ECUATORIANAS DEVAELEC S.A "DME"	:1391801106001	teléfonos móviles (celulares)	YEZZ/NIU
60	ESTAMPADOS METALICOS NICOLALDE & NICOLALDE CÍA. LTDA.	1792131499001	motocicletas	MECANIZA
61	TARPUQ CIA. LTDA	0190391434001	cocinas inducción	
62	XTRATECHCOMPUTER S.A.	0992166452001	televisores	XTRATECH
63	MOTOENSAB S.A.	1792464986001	televisores	SAMSUNG
64	ESCOBAR DUQUE PAUL CIRO ALEXANDER (NEW INVENTS)	1713273850001	teléfonos móviles (celulares)	CIRO
65	INDUSTRIAL ENSAMBLADORA Y DISTRIBUIDORA DE ELECTRONICOS S.A. IEDE	0992794712001	televisores	ELECTRIC LIFE

**Fuente:** Ministerio de industrias y Productividad

**Elaboración:** MIPRO

Como podemos observar en la actualidad existen 65 empresas registradas como empresas ensambladoras en el Ministerio de Industrias y productividad donde los productos ensamblados son:

- Camiones medianos
- Chasis de camión ligero
- Chasis motorizado para buses
- Cocinas de inducción
- Motocicletas
- Radios para vehículos
- Teléfonos móviles (celulares)
- Televisores
- Vehículos móviles (cuadrones - cuatrimotos)
- Vehículos automotores

La clasificación de los productos ensamblados en el Ecuador es extensa y debido a que la industria ensambladora de vehículos automotores ya existía desde el año 1973 y ha sido objeto de estudio anteriormente se toma los siguientes productos:

- Cocinas de inducción
- Motocicletas
- Radios para vehículos
- Teléfonos móviles (celulares)
- Televisores

Por lo tanto se toma en consideración la información de las empresas ensambladoras de motocicletas como tema de estudio mostrando el listado de registro en la Tabla 2.

**Tabla 2**  
**Empresas que ensamblan Motocicletas**

No.	EMPRESA	RUC	Productos	MARCA
1	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	0190341992001	Motocicletas	RANGER
2	MOTOINDUSTRIA S.A.	0992702230001	Motocicletas	TUKO
3	DUKARE CIA. LTDA.	0190328619001	Motocicletas	DUKARE
4	IMP. & EXP. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A. IMPEASA	0992700696001	Motocicletas	FORMOSA
5	MOTORCYCLE ASSEMBLY – LINE OF ECUADOR S.A. MASSLINE	0992594926001	Motocicletas	SHINERAY BULTACO
6	KANGLE ENSAMBLADORA DE ARTEFACTOS ELÉCTRICOS S.A.	0991167188001	Motocicletas	KINGDOM
7	UNNOMOTORS CIA. LTDA	1792014166001	Motocicletas	KEEWAY/MOTOR 1/SUKIDA
8	METALTRONIC S.A.	1790090302001	Motocicletas	THUNDER UM
9	MOTOSA S.A	0992479213001	Motocicletas	TUNDRA/TRAXX
10	INDIAN MOTOS INMOT S.A.	0190365751001	Motocicletas	BAJAJ
11	INGENIOMOTORS CIA. LTDA.	0992767855001	Motocicletas	IGM
12	MOTOCICLETAS Y ENSAMBLAJES S.A. MYESA.	0190357848001	Motocicletas	JIANSHE/JIALING/QINGQI
13	VEHÍCULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA	0190312356001	Motocicletas	DAYANG
14	PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES S.A.	1792098785001	Motocicletas	LONCIN
15	ASSEMBLYMOTOS S.A.	0190353575001	Motocicletas	DAYTONA/FACTORY BIKE
16	GALLARDO CARCELÉN CARLOS AUGUSTO (MOTOIMPORT)	1704082914001	Motocicletas	GALARDI
17	MOTOENSAB S.A.	1792464986001	Motocicletas	UM
18	CHIMASA S.A.	0992529121001	Motocicletas	OROMOTO
19	CORPORACIÓN WAN S.A. CORWAN	0992546972001	Motocicletas	LINGKEN
20	ESTAMPADOS METÁLICOS NICOLALDE & NICOLALDE CÍA. LTDA.	1792131499001	Motocicletas	MECANIZA

**Fuente:** Ministerio de industrias y Productividad

## **Formulación del problema**

### **Preguntas Directrices**

- ¿La calificación de las nuevas ensambladoras de motocicletas en el sector industrial contribuyó a generar empleo e inversión para mejorar la economía del país?
- ¿Las políticas públicas emitidas por el COMEX para el sector ensamblador han contribuido en el desarrollo del mismo?

### **Delimitación**

- **Delimitación temporal:** El presente proyecto se desarrollará en los años comprendidos entre 2012 – 2015.
- **Delimitación espacial:** El presente proyecto se aplicará a las empresas ensambladoras de motocicletas calificadas en el sector industrial del país.

### **Justificación**

El presente trabajo se realizará en base a nuevas disposiciones gubernamentales, de acuerdo a este nuevo entorno, nace el interés de analizar el impacto en la generación de inversión y empleo de las ensambladoras de motocicletas en los años 2012 al 2015.

A través de la investigación se quiere aportar con conocimientos para que las ensambladoras se den a conocer de una manera positiva, acertada para que puedan ampliar sus ventas y conocer que tan relevante es la influencia de atraer inversores nacionales y extranjeros aprovechando el apoyo del gobierno para la creación de nuevas empresas e incentivar la inversión, aumentar la cuota de producto local a las ensambladoras y generar nuevas plazas de trabajo.

Aportará a su mejoramiento y desarrollo tanto económico como social de las ensambladoras por lo que será de utilidad analizar como este nuevo sector pudo generar inversión y empleo a pesar de la crisis económica que afecta al país. Hay que recalcar que esta investigación permitirá también analizar la influencia en la sociedad de esta nueva generación de empresas que crean valor agregado nacional.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Analizar el impacto en la economía del país por la generación de la inversión y empleo de las empresas ensambladoras de motocicletas, en el periodo 2012 al 2015.

### **Objetivos Específicos**

- Conocer los antecedentes, la importancia económica y social de las empresas ensambladoras de motocicletas en el país
- Analizar la generación de empleo y sus efectos en la economía del país, por las empresas ensambladoras de motocicletas.
- Estudiar el origen y la evolución de la inversión del sector ensamblador de motocicletas.
- Demostrar los beneficios de la política de ensamblaje en general y de las motocicletas en particular; y, los efectos de las reformas arancelarias y salvaguardias y nuevas normativas para este sector.



## CAPITULO I

### 1. MARCO TEÓRICO

#### 1.1. Teorías sobre la generación de empleo

##### **Adam Smith, La riqueza de las naciones, 1776**

Smith invierte los términos del problema: determina el valor de los ingresos; coloca el proceso de distribución por encima de la producción; restringe el funcionamiento de la ley del valor de las sociedades primitivas; y cae, en suma, en la acientífica “teoría de producción” que la economía vulgar vendrá a entronizar años más tarde. Si el valor de cambio depende del valor de los salarios, el beneficio y la renta, ¿Qué determina, a su vez, el valor de éstos? Circulo vicio que Smith nunca pudo resolver. (Smith, 1958, págs. 51-52)

##### **Teoría del Empleo de Keynes**

El objetivo de la teoría del empleo de Keynes es ofrecer una solución para los períodos de desempleo excesivo (recesión). Esta solución está ligada a la idea de que el empleo depende de lo que las empresas necesitan producir, y su nivel de producción, a su vez, depende de lo que piensan comprar los ciudadanos y las empresas: esto es lo que Keynes denomina gasto agregado.

Durante la gran depresión, la gente temía gastar. Las empresas eran reticentes a emplear trabajadores porque no esperaban ningún aumento en las ventas, especialmente en los sectores dominantes de la economía, como el del automóvil. (Sada, 2007)

## **Competencia laboral**

Existen varias definiciones sobre competencia laboral. La mayoría de ellas la definen como la capacidad que tiene un ser humano para ejecutar tareas de forma eficaz. Otras aproximaciones conceptuales de autores destacados detallan que es el conjunto de conocimientos, habilidades, destrezas, aptitudes, actitudes, cualidades personales, técnicas, características y/o atributos que un individuo posee para llevar a cabo exitosamente un conjunto de tareas y funciones predefinidas y consideradas como las prácticas idóneas.

Una aproximación diferente resuelve que la competencia laboral se define por un conjunto de propiedades enfocadas a la resolución de problemas en contextos específicos, generalmente asociados con la incertidumbre y complejidad técnica.

Estas propiedades no vienen de la educación, sino de la práctica y aplicación de conocimientos en situaciones específicas. (Gallart & Jacinto, 1997)

### **1.2. Teorías sobre la inversión extranjera y nacional**

#### **1.2.1. Inversión extranjera directa (IED)**

##### **Teoría del ciclo del producto Vernon, 1966**

La teoría menciona que los cambios de la naturaleza de los productos se dan a partir de que circulan los conocimientos de la producción y comercialización de forma que también cambia la demanda. A través de las tres etapas del ciclo de vida del producto, la de gestación e introducción, la de estandarización y la maduración donde hay que tener en cuenta las variaciones de grupos de productores que compiten, magnitud de las barreras a la entrada y la estabilidad de la demanda de bienes. (Martínez A. , 1996, págs. 19-20)

De forma que en la primera etapa del ciclo de vida del producto que es la gestación e introducción es donde los productos son producidos en los países más desarrollados debido a la disponibilidad de mano de obra cualificada. En la segunda etapa el producto se estandariza y los costos laborales se hacen decisivos y en la tercera etapa la empresa busca producir en el extranjero y conseguir menores costes. (Úbeda, 2010, pág. 282)

### **La teoría de la organización industrial de Hymer, 1960**

Fue uno de los primeros en analizar las imperfecciones en los mercados donde menciona que estas podrían ser imperfecciones estructurales tales como resultado de ventajas tecnológicas y economías de escala debido a que tiene una interpretación más acertada acerca del comportamiento de las pequeñas y medianas empresas al salir a mercados exteriores. De forma que explica cómo se desenvuelven las empresas dentro de una organización industrial, que empresas transnacionales tienen a su alcance tecnología y autofinanciación que les ayuda a crear sus propias cadenas de distribución de manera que obtendrían un crecimiento o expansión de su firma con las decisiones de invertir en el extranjero.

De forma que las decisiones de IED estaría basado en la existencia de ciertas ventajas lo que les permite introducirse a mercados desconocidos y competir en los mismos teniendo así una estrategia que les ayudaría a progresar lejos de las limitaciones de los mercados de origen. (Martinez A. , 1996, pág. 20)

#### **1.2.2. Inversión nacional**

##### **Teoría de ciclo económico Keynes**

Las fluctuaciones económicas están dadas debido a la volatilidad de las expectativas, esta aseveración se origina en la Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero de Keynes. Según esta teoría menciona que la el cambio en las ventas y los beneficios futuros esperados cambia la demanda de capital nuevo y cambia el nivel de inversión. (Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz, 2007, págs. 365-366)

Debido a que los sucesos en el futuro son inciertos e imposibles de pronosticar Keynes trataba de analizar los factores que podrían afectar las ventas y los beneficios, como cambios futuros de la tasa impositiva, de la tasa de interés y de los avances tecnológicos o de sucesos económicos y políticos mundiales de forma que de esa manera se podría formar una opinión acerca de los posibles cambios que sufrirían estas variables.

Cuando empieza a operar un cambio en el ciclo económico se da el efecto multiplicador que tiene la inversión al cambiar porque esto produce un cambio en el gasto agregado, el PIB real y el ingreso disponible. El cambio del ingreso disponible cambia el gasto de consumo y la demanda agregada cambia en un múltiplo del cambio inicial de la inversión. (Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz, 2007, págs. 365-366)

En segunda instancia del mecanismo keynesiano es el cambio de la demanda ante el PIB real. Donde la curva de oferta agregada de corto plazo es horizontal, con una curva horizontal la demanda agregada se traduce en oscilaciones del PIB real sin cambios en el nivel de precios. Pero la curva de oferta agregada de corto plazo depende de la tasa de salario nominal. (Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz, 2007, págs. 365-366)

### **Teoría monetarista de Milton Friedman**

El impulso de la teoría es la tasa de crecimiento de la cantidad de dinero y la causa de que la tasa de crecimiento cambie son las acciones de política monetaria del Banco Central. Una vez que el Banco Central ha cambiado la tasa de crecimiento se mueve el ciclo económico que de igual manera que en la teoría Keynesiana la primera que se afecta es la demanda agregada.

De forma que cuando se incrementa la tasa de crecimiento monetario, el dinero real en la economía sube, la tasa de interés se disminuye, el tipo de cambio tiende a incrementarse, la moneda doméstica pierde valor en el mercado de divisas. Causando así que las personas se dirijan hacia otros mercados. La inversión y las exportaciones se incrementan y los consumidores empiezan a gastar en bienes duraderos. (Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz, 2007, págs. 367-368)

Al desplazarse la curva de la demanda agregada hacia la derecha se origina una expansión porque existe una aceleración del crecimiento monetario y al contrario si la curva de la demanda agregada se desplaza hacia la izquierda se produce una recesión a causa de la desaceleración del crecimiento monetario.

El segundo elemento de este mecanismo es la oferta agregada frente a la demanda agregada teniendo en cuenta que la curva de la oferta es de pendiente positiva la demanda agregada se traduce tanto en el PIB real como el nivel de precios pero según los Monetaristas consideran que las fluctuaciones que tenga el PIB real frente al pleno empleo son temporales. Este ciclo económico monetarista necesita una fuerza externa para que se inicie sin importar en qué dirección pegue la fuerza inicial. “Si es una desaceleración del crecimiento monetario, la economía experimenta un ciclo con una recesión seguida de una expansión. Si se trata de una aceleración del crecimiento monetario, la economía experimenta primero una expansión y luego una recesión.” (Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz, 2007, págs. 367-368)

### **1. 2. 3. Factores determinantes de la inversión**

La inversión extranjera representa una gran influencia para la economía de un país ya que al existir este flujo de dinero se dinamiza la demanda y se incentiva el crecimiento económico del país. A la vez que dentro del país los niveles de competencia fluyen ya que los productores internos se ven obligados a mejorar sus productos para poder mantenerse en el mercado. (Martinez V. , 2007)

Tomando en cuenta que la inversión en el sector industrial es baja existen varios factores que también pueden afectar a la inversión extranjera directa (IED) como pueden ser el tamaño del mercado, apertura al comercio exterior, costos laborales, riesgo país, estabilidad macroeconómica. Todos estos factores son estudiados por los inversionistas para tomar la decisión de invertir pero cabe mencionar que no todos estos factores pueden influir directamente para que la inversión extranjera disminuya.

#### **Tamaño del mercado**

Es el conjunto de personas o instituciones posibles compradores de un producto o servicio en particular. (Ollé, 1997, pág. 23) El inversor debe encontrar el mercado atractivo donde existan comparadores actuales y potenciales que sean atraídos por el producto o servicio ofertado. Los índices analizados por las empresas extranjeras para invertir y determinar el tamaño de mercado son el número de habitantes del país y el Producto Interno Bruto.

#### **Apertura al comercial**

La apertura comercial es la capacidad que un país tiene para transar bienes o servicios con otros países dependiendo altamente de las barreras arancelarias establecidas en el país. El análisis de este factor es muy importante ya que si en el país de interés para el inversionista existen pocas medidas arancelarias les permite a las empresas extranjeras importar maquinaria para reducir los costos e incrementar la producción y uno de los índices a analizar por los inversores dentro de la apertura comercial son las exportaciones e importaciones.

### **Costos laborales**

Los costos laborales son medidos por la remuneración que obtiene el asalariado pero siempre y cuando no implique una menor productividad. Este análisis se lo realiza debido a que los costos de producción pueden variar dependiendo de cada país. Si los inversores deciden invertir en un país ya desarrollado tendrán como objetivo aprovechar la demanda en ese país y el tamaño del mercado en cambio si la inversión es realizada en un país subdesarrollado su objetivo sería reducir los costos de producción pagando salarios bajos y obtener un alto rendimiento en el mercado.

### **Riesgo país.**

Este hace referencia a la capacidad que tiene un país que haya adquirido una deuda para cumplir con sus compromisos de pago de la misma. Según los indicadores macroeconómicos del país, este podrá cumplir con sus deudas evitando retrasarse, renegociar la deuda o entrar en moratoria.

Para tomar una decisión de inversión el inversionista analiza las variables cualitativas o cuantitativas. En las variables cualitativas encontramos los aspectos políticos, económicos, sociales y culturales. En la variable cuantitativa encontramos los aspectos de economía interna, deuda, balanza de pagos, el campo fiscal, el sector monetario, aspectos de comercio exterior y sus relaciones establecidas, la tendencia política y social, uniformidad de la población y el modelo de gobierno.

### **Estabilidad macroeconómica.**

Una estabilidad macroeconómica se da cuando no existe un alto incremento en la variación de precios, empleo y renta ya que los inversionistas deben considerar una serie de variables para realizar inversión en cualquier país como: inflación, nivel de ahorro, PIB, y el tipo de cambio y su volatilidad.

## **1.3. Marco referencial**

### **1.3.1. Antecedentes de la investigación**

La inversión extranjera y nacional se ha concentrado solo en sectores específicos, como el petrolero; y no en otros sectores dinamizadores de la economía nacional. Si las inversiones se han concentrado en las empresas petroleras debemos recalcar que la industria en el Ecuador casi no existe y que la mayoría de empresas se han dedicado a la comercialización de productos.

Las estrategias económicas tomadas por el gobierno como la restricción de importaciones, aranceles y la introducción de amplias cantidades de recursos para programas de apoyo no han sido suficientes para reactivar el sector industrial del país. Por lo cual es necesario que exista una motivación adecuada para atraer la inversión hacia este sector productivo.

Como estrategia gubernamental la restricción de importaciones ha logrado que empresas dedicadas a la comercialización de productos se vean obligadas a producir localmente los productos creándose así la resolución N° 17 del Comité de Comercio Exterior del 26 de agosto de 2011, generando una política para incrementar las fuentes de empleo en el país.



### **1.3.2. Fundamentación legal**

En el artículo 304 de la Constitución de la Republica señala como parte de los objetivos de la política comercial, fortalecer y desarrollar los mercados internos, regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica en la economía mundial, fortalecer el aparato productivo nacional y contribuir a que se garantice la soberanía alimentaria, impulsar el comercio justo y evitar las prácticas monopólicas. (Constitucion de la Republica del Ecuador , 2008)

En el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la Republica establece dentro del régimen de competencias, como competencia exclusiva del gobierno central las que se ejerce sobre el comercio exterior. (Constitucion de la Republica del Ecuador , 2008)

El organismo público encargado de generar las políticas nacionales en materia de política comercial y de carácter intersectorial para el sector ensamblador es el Comité de Comercio Exterior (COMEX) creado mediante Decreto Ejecutivo N° 25 del 12 de junio de 2013.

Según Decreto Ejecutivo N° 25 del 12 de junio de 2013 el Comité de Comercio Exterior es reestructurado pasando a integrarse con los titulares o delegados con las entidades mencionadas a continuación (Ministerio de Comercio Exterior , 2014):

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside;
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca
- Ministerio de Industrias y Productividad
- Ministerio de Economía y Finanzas

De manera que la entidad encargada del registro de personas naturales o jurídicas dedicadas a la actividad de ensamblaje es el Ministerio de Industrias y Productividad según Acuerdo Ministerial N° 12 392 publicado en el Registro Oficial N° 777 del 29 de agosto de 2012. Y para el año 2013 el Ministerio de Comercio Exterior mediante acuerdo ministerial N° 13 113 publicado en el registro oficial N° 951 el 10 de mayo del mismo año, expide la norma complementaria para la aplicación del Registro de Empresas Ensambladoras a cargo del Ministerio de Industrias y productividad.

El Ministerio de Industrias y productividad tiene como objetivo impulsar el desarrollo del sector productivo industrial y artesanal mediante planes, programas y proyectos especializados, que incentiven la inversión e innovación tecnológica para promover la producción de bienes y servicios con un alto nivel de valor agregado y de calidad, sin eximir el gran compromiso con el medio ambiente, mediante el cual logren generar plazas de empleo digno y permitir una buena forma su inserción en el mercado interno y externo.

El ministerio mediante una base datos o registro que les sirve de ayuda para regular las actividades de ensamblaje a partir del Completely knock Down (CKD) en el país, incentivando la incorporación de materiales fabricados en Ecuador en los procesos de ensamblaje, sustituyéndolos en los CKD importados y regular la incorporación de proveedores extranjeros de CKD. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2014)

Las empresas que fueron calificadas registradas o autorizadas como ensambladoras por el Ministerio de Industrias y Productividad son las únicas autorizadas para importar material CKD las cuales deberán ser cumplidas de conformidad con lo establecido en la ley.

### **1.3.3. Antecedentes de las empresas ensambladoras de motocicletas**

El sector automotriz en el Ecuador empezó su producción en la década de los años 50 al comenzar con la fabricación de carrocerías, empresas metalmecánicas y textiles ejemplares como asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas. De tal manera que la industria automotriz ha estado ensamblando vehículos por más de tres décadas desde el año de 1973 con unidades de un solo modelo donde sobresale AYMESA la primera marca automotriz en el Ecuador. Para la década de los años 70 la producción de vehículos se incrementó y superó las 5.000 unidades. (PRO-ECUADOR)

En la actualidad la industria automotriz tiene un gran peso para la economía nacional y con la presencia de multinacionales en el Ecuador se ha implementado la tecnología lo cual conlleva a que exista la necesidad de incrementar la producción y la creación de nuevos productos como Motocicletas, Radios para vehículos, Teléfonos celulares, Televisores y Cocinas de inducción. Los productos mencionados son nuevos en el sector industrial de los cuales se analizarán la producción de motocicletas en la presente investigación.

El ensamblaje de los 5 productos mencionados anteriormente es consecuencia de una estrategia gubernamental ya que estos eran importados y comercializados en el país. Mediante resolución N° 17 del Comité de Comercio Exterior del 26 de agosto del 2011 se prohibieron las importaciones y se estableció un porcentaje de integración mínimo de partes y piezas de estos productos mediante Acuerdos Ministeriales N° 14 264 y N° 14 265 motivo por el cual las empresas dedicadas a la comercialización de los mismos se vieron obligadas a producirlos localmente.

El acuerdo Ministerial N° 14 265 expide la metodología de calificación de componente nacional y su porcentaje incorporado y el cálculo del material originario ecuatoriano (MOE) a ser aplicado en el registro y operación de empresas ensambladoras.

Si bien desde el año 2000 la empresa UNNO MOTORS líder en este sector ya incursionaba en comercialización y ensamblaje directo de motocicletas en Ecuador, y en el año 2009 la empresa METALTRONIC S.A. comienza su ensamblaje de motocicletas bajo la modalidad de CKD. Para el año 2013 se conforma una asociación de 12 empresas ensambladoras de motocicletas para velar por los intereses de este sector industrial mediante Escritura Publica N° 2013-17-01-24-P01225 se crea La Asociación de Empresas Ensambladoras de Motocicletas y Afines del Ecuador (AEEMAE) aprobada por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) mediante Acuerdo N° 13 101.

También en el mismo año se firma un convenio entre la AEEMAE y el MIPRO mediante Acuerdo N° 13 077 donde se manifiesta el compromiso para ejecutar actividades conjuntas que sirvan para el mejoramiento de la productividad, competitividad y el desarrollo de este sector.

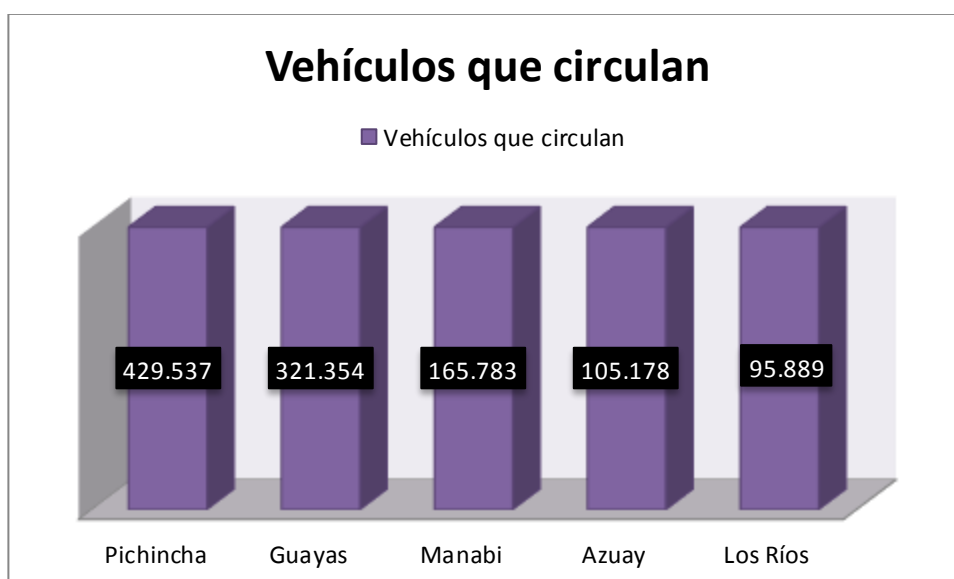
### 1.3.4. Importancia de las empresas ensambladoras de motocicletas

En la actualidad es indispensable que las personas busquen transportarse ahorrando tiempo y dinero debido a que el desarrollo y crecimiento de las ciudades en el mundo los ha llevado a movilizarse a distancias mayores, razón por la cual el sector automotriz tiene un crecimiento significativo durante los últimos años con una proyección de crecimiento constante.

Las tendencias de consumo de vehículos también han cambiado la perspectiva de las personas debido a los factores ambientales de manera que les lleva a inclinarse por obtener vehículos que tengan menor consumo de combustible y reduzca el impacto de la contaminación en el medio ambiente.

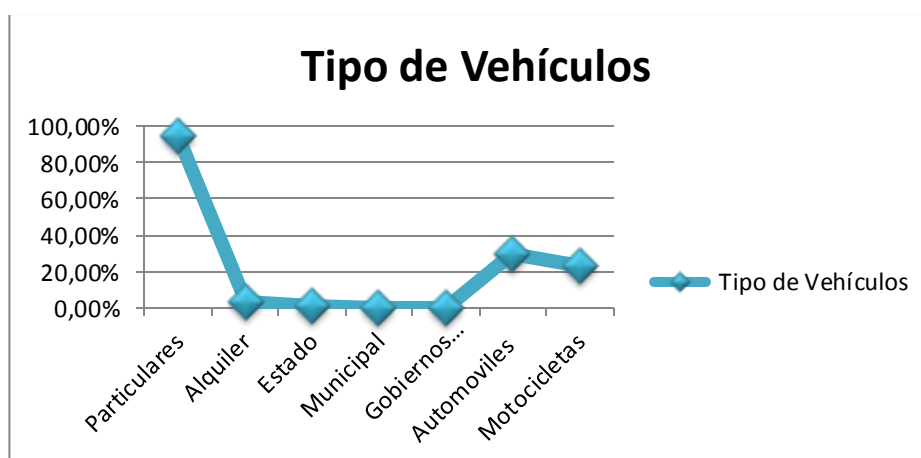
Teniendo en cuenta que las motocicletas son vehículos alternativos que le ofrecen al consumidor la facilidad de movilidad porque ayuda a evitar el congestionamiento y siendo de precios accesibles para las personas. La motocicleta juega un papel importante en la economía y sociedad del país ya que son una herramienta de trabajo y transporte para los ecuatorianos.

Según el INEC alrededor de 1.752.712 vehículos circulan en el Ecuador, la provincia de Pichincha con el mayor número de vehículos 429.537, en segundo lugar se ubica la provincia de Guayas con 321.354 vehículos, cifras que en conjunto representan el 43% del total de automotores existentes en el país, le sigue Manabí con 165.783 vehículos, Azuay con 105.178 y Los Ríos con 95.889.



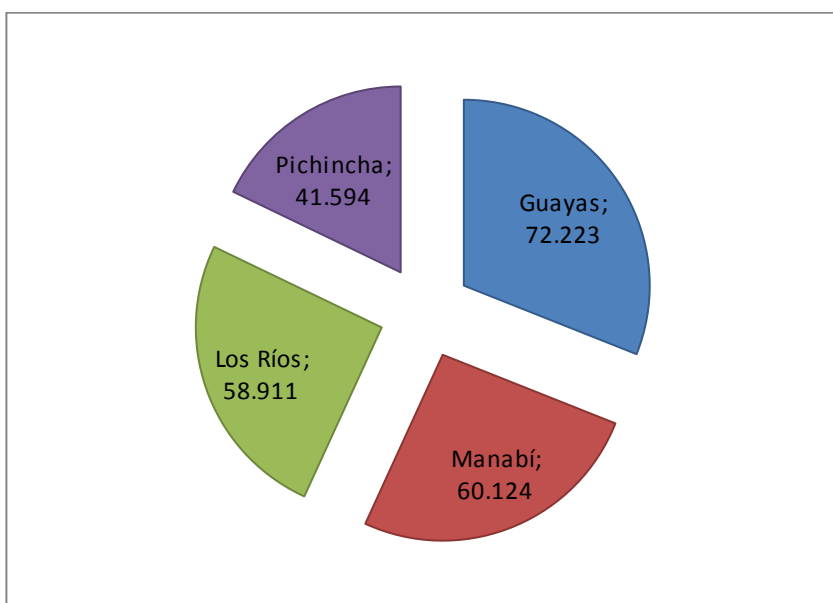
### Figura 1 Vehículos que circulan en el Ecuador

“Del total de vehículos que circulan en el país, se determina que el 94.5% son automotores de uso particular, los de alquiler representan el 3,7% los que pertenecen al Estado el 1.4%, los de uso Municipal el 0.3%, los de Gobiernos Seccionales el 0.04%. Los que más sobresalen son los automóviles y las motocicletas con el 30.2% y 23.1% respectivamente; valores que en conjunto representan el 53.3% del total de automotores a nivel nacional”. (INEC, 2014)



### Figura 2 Por tipo de vehículos

Según las estadísticas del INEC en el país circulan alrededor de 405.173 motocicletas siendo la Provincia del Guayas donde existe el mayor número 72.223 motocicletas que circulan, en segundo lugar tenemos la provincia de Manabí con 60.124, Los Ríos con 58.911 ocupando el tercer lugar y como cuarto esta la provincia de Pichincha con 41.594, teniendo que en la región Costa del país es donde se asienta la mayor cantidad de consumidores de motocicletas.



**Figura 3 Por provincias con mayor afluencia de motocicletas**

Según las estadísticas anteriores la región Costa representa la mayor población de consumidores de motocicletas donde la misma ha remplazado al caballo como medio de transporte y también es utilizada como herramienta de carga ligera. Por ende el incremento de las ventas de motocicletas en las principales ciudades se las puede atribuir al tráfico ya que como conocemos en estas es donde mayor afluencia de vehículos existe que ocasionan congestionamientos por otro lado para las poblaciones rurales el factor sería el precio.

Según la información tomada del anuario de estadísticas de Transporte 2014 del INEC existen 405,173 motocicletas matriculadas en todo el Ecuador distribuidas de la siguiente manera:

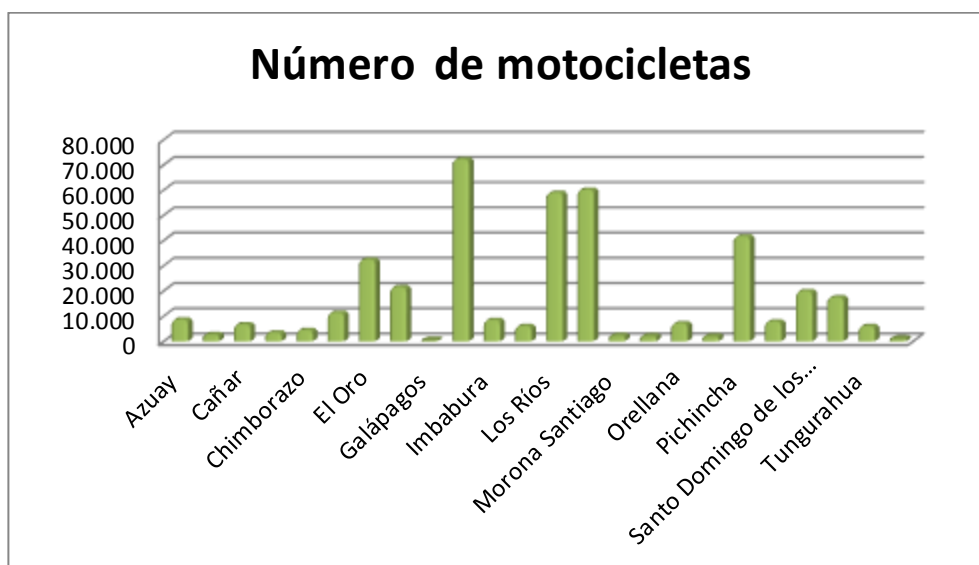
**Tabla 3**  
**Motocicletas matriculadas a nivel nacional**

<b>Provincia</b>	<b>Número de Motocicletas</b>
<b>Azuay</b>	8,641
<b>Bolívar</b>	2,739
<b>Cañar</b>	6,738
<b>Carchi</b>	3,455
<b>Chimborazo</b>	4,493
<b>Cotopaxi</b>	11,349
<b>El Oro</b>	32,422
<b>Esmeraldas</b>	21,484
<b>Galápagos</b>	357
<b>Guayas</b>	72,223
<b>Imbabura</b>	8,437
<b>Loja</b>	6,037
<b>Los Ríos</b>	58,911
<b>Manabí</b>	60,124
<b>Morona Santiago</b>	2,397
<b>Napo</b>	2,203
<b>Orellana</b>	7,127
<b>Pastaza</b>	2,125
<b>Pichincha</b>	41,597
<b>Santa Elena</b>	7,842
<b>Santo Domingo de los Tsáchilas</b>	19,867
<b>Sucumbíos</b>	17,408
<b>Tungurahua</b>	6,025
<b>Zamora Chinchipe</b>	1,172
<b>Total</b>	405,173

Fuente: INEC (Anuario de transporte 2014)

Elaboración: INEC





**Figura 4** Número de motocicletas matriculadas por provincia

### **1.3.5. Requisitos para ser calificadas como empresas ensambladoras de motocicletas**

#### **Beneficios**

Detallados los dos beneficios principales para las empresas ensambladoras registradas en el MIPRO:

1. Sin registro las empresas no podrán importar productos CKD (Kit para ensamblaje/Kit de montaje, Complete Knock Down)
2. Las empresas registradas podrán obtener diferimiento arancelario

#### **Entrega de documentos**

Todos los documentos como solicitante deberán ser entregados en Secretaría General del MIPRO. La entrega se realizará mediante dos CD's (Original y Copia) adjuntos al Oficio de Solicitud de registro que será la única entrega de documento en físico. El detalle sobre la numeración, la digitalización y el nombre que deberán llevar estos documentos está expuesto en la siguiente matriz:

\*Nota: Ningún documento digital podrá exceder los 10 megas de tamaño. En el caso de que un documento exceda este parámetro, se le deberá dividir en cuantas partes sea necesario para que su tamaño cumpla con los requisitos. El documento deberá llevar el mismo número y nombre con una diferenciación que detalle a que parte del documento dividido pertenece. (ej. 4.1.1 CONTRATO FABRICANTE PARTE 1). (Productividad, 2013, págs. 2-7)

**Tabla 4**  
**Documentos a presentar para ser calificada como empresa ensambladora**

Requisitos	Formato documento	de	Nombre de Documento en CD	Responsable de Digitalizar	de
1. Oficio de solicitud de Registro (Descargar de la página web)	Físico		NO EN CD	Secretaría General	
2. Razón y objeto social de la Compañía, en la que consta la actividad de ensamblaje.	PDF		2.- OBJETO SOCIAL	Solicitante	
3. Registro Único de Contribuyentes.	PDF		3.- RUC	Solicitante	
4. Contratos:	-		-	-	
4.1. CON EMPRESAS FABRICANTES DE CKD	-		-	-	
4.1.1. De autorización de representación de marcas y modelos y autorización de la actividad de ensamblaje a partir de conjuntos CKD, debidamente legalizado (apostillado o consularizado).	PDF		4.1.1 CONTRATO FABRICANTE	Solicitante	
4.1.2. Traducción del contrato 4.1.1 con autenticación de firmas otorgado por un notario público, cónsul del Ecuador o reconocida ante un juez de lo civil.	PDF		4.1.2 TRADUCCIÓN CONTRATO FABRICANTE	Solicitante	
4.2. CON COMERCIALIZADORAS DE CKD EN EL EXTERIOR Y EL FABRICANTE:	-		-	-	

Continúa 

<b>Requisitos</b>	<b>Formato de documento</b>	<b>Nombre de Documento en CD</b>	<b>Responsable de Digitalizar</b>
4.2.1. <b>De distribución firmado entre el comercializador de CKD en el exterior y el fabricante, debidamente legalizado (apostillado o consularizado).</b>	PDF	4.2.1 CONTRATO COMERCIALIZADORA	Solicitante
4.2.2. <b>Certificado de que la naturaleza CKD no ha sufrido modificaciones por parte del distribuidor (emitido por el comercializador extranjero).</b>	PDF	4.2.2 CERTIFICADO COMERCIALIZADORA	Solicitante
4.2.3. <b>Traducción del contrato 4.2.1 con autenticación de firmas otorgado por notario público, cónsul del Ecuador o reconocida ante un juez de lo civil</b>	PDF	4.2.3 TRADUCCIÓN CONTRATO COMERCIALIZADORA	Solicitante
4.2.4. <b>Traducción del contrato 4.2.2 con autenticación de firmas otorgado por un notario público, cónsul del Ecuador o reconocida ante un juez de lo civil.</b>	PDF	4.2.4 TRADUCCIÓN CERTIFICADO COMERCIALIZADORA	Solicitante

**Fuente:** Subsecretaría de Desarrollo Industrial

## **Seguimiento**

El MIPRO verificará y analizará la documentación presentada, cualquier inconformidad o la entrega del registro final será notificada por escrito en un tiempo de 15 días hábiles posteriores a la presentación de la solicitud. En el caso de existir una inconformidad, se deberá seguir el siguiente procedimiento para la continuación del trámite respectivo:

- Elaborar la nueva documentación con los arreglos o cambios requeridos por el Ministerio
- Digitalizar esta documentación en un CD
- Entregar a Secretaría General el oficio con dos CD's (Original y Copia) con los documentos corregidos
- Esperar a una respuesta dentro de los siguientes 15 días laborables. (Productividad, 2013, pág. 8)

### **1.3.6. Política de ensamblaje y arancelaria para ensambladoras de motocicletas**

#### **Ensamblaje**

Según el Acuerdo Ministerial No 14 264 correspondiente al Ministro de Industrias y Productividad.

**Artículo 7.-** Las empresas que obtengan el registro como ensambladoras de motocicletas tendrán un plazo de 90 días para iniciar las operaciones de ensamblaje, caso contrario, el Ministerio de Industrias y Productividad a través de la Subsecretaría de Productividad Industrial aplicara una suspensión temporal del registro la cual podrá ser levantada si la empresa demuestra subsanar el incumplimiento al inicio del proceso de importación de CKD.

Se otorgara a la empresa ensambladora Suspendida Temporalmente, un plazo de 30 días para cumplir el porcentaje establecido en los CKD que ensamble en ese periodo de tiempo, luego del cual se aplicara la Cancelación del Registro en caso de que la empresa no demuestre la incorporación del porcentaje mínimo.

**Artículo 8.-** Cancelación del registro.- En caso que los informes de inspecciones o el informe auditado, sea evidenciado el incumplimiento del porcentaje mínimo de integración nacional establecido en el presente Acuerdo Ministerial, el Ministerio de Industrias y Productividad a través de la Subsecretaria de Desarrollo Industrial, aplicara la Suspensión Temporal de los modelos no conformes y procederá a la notificación de tal incumplimiento al Servicio de Aduana del Ecuador (SENAE), con el objeto de que se aplique el pago de aranceles correspondiente. (MIPRO, 2014)

#### **Piezas y Partes**

Artículo 1.- Establecer el porcentaje mínimo de integración de partes y piezas para motocicletas ensambladas por empresas registradas en el Ministerio de Industrias y Productividad de acuerdo a la siguiente Tabla 5:

**Tabla 5****Porcentaje mínimo de integración de partes y piezas para motocicletas**

<b>Porcentaje mínimo de componente nacional</b>	<b>Fecha de aplicación</b>
<b>10%</b>	1 de diciembre del 2014
<b>15%</b>	1 de marzo del 2015
<b>20%</b>	1 de junio del 2015

**Fuente:** (MIPRO, 2014)

Los porcentajes mínimos deben ser cumplidos a partir de la fecha señalada, en cada una de las unidades ensambladas, sin considerar la fecha de negociación, embarque o nacionalización de las mismas, por modelo, conformidad con el formato de Integración Nacional.

**RESOLUCIÓN No. 14 456**

**Ministerio de Industrias y Productividad, Subsecretaría de la Calidad**

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 136 “MOTOCICLETAS”**

**1. Objeto**

1.1 Este Reglamento Técnico establece los requisitos que deben cumplir las motocicletas, con la finalidad de proteger la vida y la seguridad de las personas, el ambiente y evitar prácticas que puedan inducir a error a los usuarios de las motocicletas.

**2. Campo de aplicación**

2.1 Este reglamento técnico se aplica a todas las motocicletas y tricimotos que se importen en CBU o ensamblen y se comercialicen en el Ecuador.

2.2 Estos productos se encuentran comprendidos en la clasificación arancelaria del Anexo III.

### 3. Definiciones

3.1 Para los efectos de este reglamento técnico, se adoptan las definiciones contempladas en los documentos normativos siguientes: Normas NTE INEN 2203, NTE INEN 2204, NTE INEN 2349, NTE INEN 2556, NTE INEN 2557, NTE INEN 2558, NTE INEN 2559, NTE INEN 2560, NTE INEN 2669, NTE INEN 2100, NTE INEN 2096, NTE INEN-ISO 3833, NTE INEN-ISO 3779, Reglamentos Técnicos Ecuatorianos RTE INEN 017 y RTE INEN 011 vigentes; y las que a continuación se detallan:

**3.1.1 Ensayo Estacionario.** Ensayo para medir la emisión de ruido de un vehículo que se realiza con el vehículo y el tren de fuerza detenidos, y con el motor en funcionamiento.

**3.1.2 Freno.** Partes del sistema de frenos en los que se desarrollan las fuerzas que se oponen al movimiento de la motocicleta.

**3.1.3 Nivel de emisión de ruidos de escape.** Valor obtenido mediante el ensayo estacionario en la posición de medición de ruido del tubo de escape.

### 4. Requisitos del producto

**4.1 Sistema de frenos.** Los sistemas de frenos de las motocicletas y tricimotos deben cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2558 vigente.

**4.2 Neumáticos.** Los neumáticos de las motocicletas y tricimotos incluido la de emergencia (si lo tuviere), deben cumplir con lo establecido en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011.

**4.3 Retrovisores.** Los retrovisores de las motocicletas y tricimotos deben cumplir con lo especificado en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2556 vigente.

**4.4 Sistema de suspensión.** Las motocicletas y tricimotos deben disponer de un sistema de suspensión en cada eje o rueda, respetando los diseños originales del fabricante. Los sistemas de suspensión deben cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2559 vigente.



**4.5 Sistema de dirección.** Las motocicletas y tricimotos deben disponer de un sistema de dirección, respetando los diseños originales del fabricante, los sistemas de dirección deben cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2557 vigente.

**4.6 Iluminación.** La Iluminación en las motocicletas y tricimotos deben cumplir lo con especificado en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2560 vigente.

#### **4.7 Niveles de Emisión de gases contaminantes**

**4.7.1 Prueba Estática en ralentí.** Todas las motocicletas y tricimotos que utilicen como combustible gasolina o mezcla gasolina – aceite, durante su funcionamiento en condición de marcha mínima o ralentí, a temperatura normal de operación, no debe emitir al aire monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC) en cantidades superiores a las señaladas en la Tabla 6.

**Tabla 6**

#### **Límites máximos de emisiones permitidas para motocicletas y tricimotos**

(Prueba estática en ralentí)

<b>Tipo de motor</b>	<b>CO (% V)</b>	<b>HC (ppm)</b>
<b>Todas **</b>	3,5	2 000

\*\* A partir del año modelo 2014.

**4.7.2 Prueba dinámica.** Todas las motocicletas y tricimotos cubiertos por este Reglamento Técnico no podrán emitir al ambiente monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC) y óxidos de nitrógeno (NOx) en cantidades superiores a los valores establecidos en la Directiva Europea 2002/51/EC, Ciclo ECE R 40, o en el Código Federal de Regulaciones para la Protección del ambiente 40 CFR, Parte 86.410–2006, Ciclo de prueba FTP-75 de los Estados Unidos de Norte América.

**Tabla 7****Valores límites máximos para motocicletas de dos ruedas***(Directiva Europea 2002/51/EC. Ciclo de prueba ECE R 40)*

<b>Desplazamiento</b>	<b>CO (g/km)</b>	<b>HC (g/km)</b>	<b>NOx (g/km)</b>
<b>&lt; 150 cm<sup>3</sup></b>	2,0(1)	0,8	0,15
<b>≥ 150 cm<sup>3</sup></b>	2,0(2)	0,3	0,15

(1) Ciclo de Prueba = ECE R40 (con emisiones medidas para todos los 6 modos – el muestreo empieza en t=0)

(2) Ciclo de Prueba = ECE R40 + EUDC (emisiones medidas para todos los modos- el muestreo empieza en t=0) con una velocidad máxima de 120 km/h.

**Tabla 8****Valores límites máximos para tricimotos***(Directiva Europea 2002/51/EC. Ciclo ECE R 40)*

<b>Desplazamiento</b>	<b>CO (g/km)</b>	<b>HC (g/km)</b>	<b>NOx (g/km)</b>
<b>Todos</b>	7,0	1,5	0,4

**Tabla 9****Valores límites máximos para motocicletas y tricimotos***(EPA 40 CFR, Parte 86.410–2006, Ciclo de prueba FTP-75)*

<b>Desplazamiento</b>	<b>CO (g/km)</b>	<b>HC (g/km)</b>	<b>HC + NOx (g/km)</b>
<b>0-169 cm<sup>3</sup></b>	12	1,0	-
<b>170-279 cm<sup>3</sup></b>	12	1,0	-
<b>&gt; = 280 cm<sup>3</sup></b>	12	-	1,4

**4.8 Nivel Sonoro Admisible.** Los valores límites máximos admisibles en dB(A) para las motocicletas y tricimotos se establece en la Tabla 10.

**Tabla 10****Valores límites máximos de nivel sonoro para motocicletas y tricimotos***(Directiva 78/1015/CEE del Parlamento Europeo)*

<b>Desplazamiento</b>	<b>Valores límite del nivel sonoro dB (A)</b>
<b>&lt;=80 cm<sup>3</sup></b>	78
<b>&lt;= 125 cm<sup>3</sup></b>	80
<b>&lt;= 350 cm<sup>3</sup></b>	83
<b>&lt;= 500 cm<sup>3</sup></b>	85
<b>&gt; 500 cm<sup>3</sup></b>	86

**4.9 Sistema de Gases de Escape.** El sistema de escape de las motocicletas y tricimotos debe cumplir con lo siguiente:

4.9.1 Tener una resistencia razonable a los fenómenos de corrosión a que pueda estar sometido, teniendo en cuenta las condiciones de uso de la motocicleta y tricimoto.

4.9.2 No se reduzca la distancia del suelo prevista para el sistema de escape de origen y la posible posición inclinada de la motocicleta y tricimoto.

4.9.3 No se registren temperaturas anormalmente altas en la superficie.

4.9.4 El contorno no presente salientes ni bordes cortantes.

4.9.5 Haya espacio suficiente para los amortiguadores y los muelles.

4.9.6 Haya un espacio de seguridad suficiente para las conducciones.

4.9.7 Sea resistente a los choques de modo compatible con las prescripciones de instalación y de mantenimiento claramente definidas. ((INEN), 2014)

### **Aranceles**

Según Resolución N° 64 Comité de Comercio Exterior

Artículo 1.- modificar el Arancel a las mercaderías clasificadas como CKD, descritas en las subpartidas siguientes:

CKD de motocicletas clasificadas en las subpartidas 8711200010, 8711300010, 8711400010, 8711500010, 8711900010

Tabla 11

## Arancel a pagar según porcentaje de producto ecuatoriano incorporado

<b>% de Producto Ecuatoriano Incorporado</b>	<b>Arancel a Pagar Ad Valorem</b>	<b>Observaciones</b>
<b>&lt;5</b>	30.00%	
<b>5</b>	15.00%	
<b>6</b>	14.25%	
<b>7</b>	13.50%	
<b>8</b>	12.75%	
<b>9</b>	12.00%	
<b>10</b>	11.25%	
<b>11</b>	10.50%	
<b>12</b>	9.75%	
<b>13</b>	9.00%	
<b>14</b>	8.25%	
<b>15</b>	7.50%	
<b>16</b>	6.75%	
<b>17</b>	6.00%	
<b>18 o superior</b>	5.25%	Arancel mínimo

Fuente: (Exterior, 2012)

Artículo 2.- La regla general para determinar los aranceles aplicables a los CKD detallados en la cláusula anterior, será la siguiente:

Los CKD importados pagaran el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir, en la medida en que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor descritas en esta resolución.

No obstante lo determinado en el párrafo anterior, todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo aplicado, independientemente del porcentaje del producto ecuatoriano incorporado.

Artículo 3.- En el plazo de 15 días, contados a partir de la publicación esta resolución en el Registro oficial. El COMEX aprobara la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, que será elaborada por el Ministerio de Industrias y Productividad, esta metodología deberá ser concordante con la política nacional de ensamblaje.

La metodología deberá contener un mecanismo de monitoreo que implique el aumento de la tarifa arancelaria, siempre que el ensamblador no incremente el porcentaje de producto ecuatoriano incorpora en un periodo determinado.

### **RESOLUCIÓN No. 011-2015**

#### **Comité de Comercio Exterior (COMEX)**

Según la resolución del 6 de marzo del 2015 resuelve establecer una sobretasa arancelaria temporal con el fin de salvaguardar la balanza de pagos y regular el nivel general de importaciones conforme en el ad valorem determinado para las importaciones de consumo de las subpartidas correspondientes. La sobretasa es adicional a los aranceles vigentes.

Es así como las empresas ensambladoras de motocicletas están obligadas a cancelar un 25% adicional por cada material CKD importado de las subpartidas 8711200010, 8711300010, 8711400010, 8711500010, 8711900010.

#### **1.4. Empresas ensambladoras de motocicletas en Ecuador**

En la actualidad existen 20 empresas dedicadas a ensamblar motocicletas registradas en el Ministerio de Industrias y Productividad las cuales están autorizadas legalmente para la realización de esta actividad también se conocerá que empresas pertenecen a la AEEMAE. A continuación mencionaremos antecedentes de estas empresas y conoceremos que marca de motocicletas ensamblan.

##### **SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.**

La empresa MOTSUR CIA. LTDA. está conformada por el grupo Gerardo Ortiz e hijos la cual fue creada en el año 2001 la cual se dedica a ensamblar varios productos tales como motocicletas, tricimotos y ATVs pero para la presente investigación solo tomaremos el ensamblaje de motocicletas de marca “RANGER”.



**Figura 5 Logo de la empresa MOTSUR**



**Figura 6 Modelo de motocicleta marca “RANGER”**

## **MOTOINDUSTRIA S.A.**

La empresa se constituyó en el año 2011 como resultado de una alianza con empresarios experimentados en la industria de metalmecánica y en el ensamblaje de motos, mototaxis y motofurgones su marca es denominada “TUKO” está enfocada en brindar soluciones de movilidad y de sumarse al cambio de la matriz productiva.



**Figura 7 Logo de la empresa MOTOINDUSTRIA S.A.**



**Figura 8 Modelo de motocicleta marca “TUKO”**



## **IMP. & EXP. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A. IMPEASA**

Esta empresa se creó en el año 2011 siendo su meta ser una empresa líder en el mercado ecuatoriano empleando la tecnología e innovando sus productos y producir dentro de los estándares de calidad requeridos para los ciudadanos en el país, su marca es “FORMOSA” su producción es variada para motocicletas y otra de sus actividades es la línea blanca. En la producción de motocicletas encontramos las siguientes subcategorías: caballito, cuadrones, deportivo, motoneta, paseo, todoterreno.



**Figura 9 Logo de la empresa IMPEASA**



**Figura 10 Modelo de motocicleta marca “FORMOSA”**

## **KANGLE ENSAMBLADORA DE ARTEFACTOS ELÉCTRICOS S.A.**

Empresa constituida en el año de 1991 dedicada a la importación, comercialización, exportación y a la compra, venta de todo tipo de artefacto eléctrico entre otros. Su marca para la comercialización de motocicletas es “KINGDOM”. La principal actividad de la empresa en si no es ensamblar motocicletas pero se encuentra registrada en el MIPRO como ensambladora de material CBU.



**Figura 11 Logo de la empresa KANGLE**



**Figura 12 Modelo de motocicleta marca “KINGDOM”**

## INDIAN MOTOS INMOT S.A.

Esta empresa se constituyó en el año 1945 con el nombre de “Bachraj Trading Corporation Private Limited” para el año 1959 se cambió el nombre de la empresa a “Bajaj Auto Private Ltd.”, en 1971 empieza su producción independiente bajo la marca “BAJAJ” hasta la fecha, se caracteriza por ser una de las líderes a nivel mundial en fabricación y exportación de motocicletas su inclinación va hacia los sectores de servicios públicos, de cercanías y de entretenimiento motocicletas y vehículos dentro de la ciudad. Fabrican varias marcas de motocicletas como: pulsar, descubrir, vengador, platina, bóxer, connecticut y v.



**Figura 13** Logo de la empresa INMOT S.A.



**Figura 14** Modelo de motocicleta marca “BAJAJ”

## **INGENIOMOTORS CIA. LTDA.**

La empresa ecuatoriana se constituyó en el año 2012 dedicados a ensamblar motocicletas utilitarias siendo así su marca “IGM” comprometiéndose a fabricar motocicletas de calidad y bajo las normativas vigentes teniendo un claro enfoque hacia la satisfacción del cliente dentro de su producción de motocicletas encontramos modelos como: caballito, enduro y street.



**Figura 15 Logo de la empresa INGENIOMOTORS CIA. LTDA.**



**Figura 16 Modelo de motocicleta marca “IGM”**

## MOTOCICLETAS Y ENSAMBLAJES S.A. MYESA.

Empresa creada en el año 2009 dedicada a ensamblar, fabricar, comercializar y distribuir motocicletas de sus partes y piezas las marcas que fabrican son: “JIANSHE”, “JIALING”, “QINGQI”.



Figura 17 Logo de la marca “JIANSHE”



Figura 18 Modelo de motocicleta de la marca “JIANSHE”



Figura 19 Logo de la marca “JIALING”



**Figura 20 Modelo de motocicleta de la marca “JIALING”**



**Figura 21 Logo de la marca “QINGQI”**



**Figura 22 Modelo de motocicleta de la marca “QINGQI”**

## **MOTOENSAB S.A.**

La empresa nació en Estados Unidos la cual fue registrada y patentada por sus fundadores, la familia Villegas a mediados del año 2000 en el Ecuador fue constituida en el año 2013 siendo sus actividades ensamblar motocicletas, bicicletas, cualquier tipo de equipo electrónico y ensamblaje de cualquier tipo de electrodomésticos entre otros. Su marca en la producción de motocicletas es “UM”.



**Figura 23 Logo de la empresa MOTOENSAB S.A.**



**Figura 24 Modelo de motocicleta de la marca “UM”**

## **CHIMASA S.A.**

Esta empresa fue constituida en el año 2003 y su principal actividad es la importación y comercialización de motocicletas trabaja solucionando la problemática de la transportación en el Ecuador siendo su marca “OROMOTO”.



**Figura 25** Logo de la empresa CHIMASA S.A.



**Figura 26** Modelo de motocicleta de la marca “OROMOTO”



## **ESTAMPADOS METÁLICOS NICOLALDE & NICOLALDE CÍA. LTDA.**

Se constituyó en el año 2008 donde sus actividades son fabricar, distribuir, importar, exportar, comprar, vender y comercializar partes y piezas metálicas estampadas especialmente para vehículos terrestres de todo tipo de ejes. Además la compañía ensambla motocicletas, tricimotos, motonetas, cuadrones, radios para vehículos, televisores, máquinas de coser, teléfonos móviles, aspiradoras entre otros a partir del material CKD. Su marca es “MECANIZA” y produce cuatro modelos de motocicletas los cuales son: C5, MAX, CS1 y 150.



**Figura 27 Logo de la empresa ESTAMPADOS METÁLICOS NICOLALDE**



**Figura 28 Modelo de motocicleta de la marca “MECANIZA”**

#### 1.4.1. Asociación de empresas ensambladoras de motocicletas y afines (AEEMAE).

##### **DUKARE CIA. LTDA.**

Constituida en el año 2005 se dedica a la importación, exportación, comercialización, compra, venta y distribución de vehículos y automotores en general, repuestos, neumáticos, partes y piezas para vehículos así como para los demás artefactos que importa y comercializa, su marca es “DUKARE”



**Figura 29** Logo de la empresa DUKARE CIA. LTDA.



**Figura 30** Modelo de motocicleta de la marca “DUKARE”

## MOTORCYCLE ASSEMBLY – LINE OF ECUADOR S.A. MASSLINE

La empresa se constituyó en el Ecuador en el año 2008 sus actividades son el ensamble, reparación, importación, compra, venta, distribución y comercialización de vehículos, botes, motos y todo tipo de motores entre otros las marcas que comercializan y ensamblan son “SHINERA” Y “BULTACO”, en su producción tienen varios modelos como: caballito, utilitaria y off road.



Figura 31 Logo de la marca “SHINERA”



Figura 32 Modelo de motocicleta de la marca “SHINERA”



Figura 33 Logo de la marca “BULTACO”



Figura 34 Modelo de motocicleta de la marca “BULTACO”

## UNNOMOTORS CIA. LTDA

Constituida en el año 2005 la empresa se dedica a la importación, exportación, comercialización, producción, fabricación y ensamblaje de todo tipo de vehículos automotores livianos y pesados; especialmente, motos, tricimotos, cuadrónes, motocicletas, bicicletas, automóviles de todo tipo, camionetas, vehículos cuatro por cuatro de todo tipo entre otros sus marcas registradas son “KEEWAY” “MOTOR 1” y “SUKIDA”.



Figura 35 Logo de la marca “KEEWAY”



Figura 36 Modelo de motocicleta de la marca “KEEWAY”



Figura 37 Logo de la marca “MOTOR 1”



Figura 38 Modelo de motocicleta de la marca “MOTOR 1”



Figura 39 Logo de la marca “SUKIDA”



Figura 40 Modelo de motocicleta de la marca “SUKIDA”

## **METALTRONIC S.A.**

Esta empresa se constituyó en el año de 1972 y se dedicó únicamente a fabricar productos metálicos, partes y piezas, maquinaria y equipos luego incursiono en el año 2008 en el ensamblaje de motocicletas se creó la marca “THUNDER” sus varios modelos son distribuidas a nivel nacional a través de mercados mayoristas y tiendas detallistas.



**Figura 41** Logo de la empresa METALTRONIC S.A.



**Figura 42** Modelo de motocicleta de la marca “THUNDER”

## MOTOSA S.A

Constituida en el año 2006 realiza el ensamblaje de todo tipo de motos y motocicletas, tricimotos, vehículos de todo terreno, bicicletas y motocicletas eléctricas (ecológicas) a partir de CKD, y en general realizar el ensamblaje de vehículos automotores entre otros sus marcas registradas son: “TUNDRA” y “TRAXX”.



Figura 43 Logo y modelo de la marca “TUNDRA”



Figura 44 Logo de la marca “TRAXX”



Figura 45 Modelo de motocicleta de la marca “TRAXX”

## VEHÍCULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA

Se constituyó en el año 2002 dedicándose a la importación, exportación, comercialización, fabricación, ensamblaje, por cuenta propia o de terceros, de electrodomésticos, equipos electrónicos, equipos de computación y afines, equipos de ejercitación y gimnasia sus marca para comercializar las motocicletas es “DAYANG”.



Figura 46 Logo de la empresa VYCAST CIA. LTDA



Figura 47 Logo de la marca “DAYANG”



Figura 48 Modelo de motocicleta de la marca “DAYANG”



## **PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES S.A.**

En el año 2007 se constituyó esta empresa dedicada a la fabricación, industrialización, compra, venta, distribución y comercialización de toda clase de insumos médicos, automotores y vehículos, comercializa motocicletas de marca “LONCIN”



**Figura 49 Logo de la empresa PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES S.A.**



**Figura 50 Modelo de motocicleta de la marca “LONCIN”**

## ASSEMBLYMOTOS S.A.

En el año 2008 fue constituida la empresa y se dedicó a la fabricación, ensamblaje, reparación y mantenimiento de vehículos motorizados y sus accesorios la marca con la cual está registrada son: “DAYTONA” y “FACTORY BIKE”.



Figura 51 Logo de la marca “DAYTONA”



Figura 52 Modelo de motocicleta de la marca “DAYTONA”



Figura 53 Logo de la marca “FACTORY BIKE”



Figura 54 Modelo de motocicleta de la marca “FACTORY BIKE”

### **GALLARDO CARCELÉN CARLOS AUGUSTO (MOTOIMPORT)**

Nació en el año 1995 como “MOTOIMPORT”, dedicada a la importación y comercialización de motocicletas de distintas marcas. En el año 2000 se creó la marca “GALARDI”, en el transcurso del año 2006, se introdujo la planta de ensamblaje de motocicletas “GALARDI” la cual está especializada en motocicletas, accesorios y repuestos. Su producción tiene varios modelos como gladiatore, superleggera, torino y gina.



**Figura 55 Logo de la empresa MOTOIMPORT**



**Figura 56 Modelo de motocicleta de la marca “GALARDI”**

### 1.5. Marco conceptual

**Ensamblar.** Es una operación donde se unen varias piezas mediante calado a presión, engatillado o roblonado. Las herramientas reciben, en consecuencia, los nombres de herramientas de calar. Herramientas de engatillar o herramientas de roblonar o remachar. (Lehnert, 1979)

**Inversión Directa.** Es aquella proveniente de una persona natural o jurídica del exterior, cuyo capital es invertido en un país con el propósito de tener participación directa a largo plazo en el desarrollo de una firma. Esta inversión puede ser realizada mediante la aportación en otras empresas ya establecidas o por medio de la creación de una filial de la empresa inversora. (Carlos Enrique, Laura Florez, 2006)

**IED.** Inversión Extranjera Directa según (Fondo Monetario internacional)“La IED, se da cuando un inversionista residente («inversionista directo»), tiene como objetivo obtener una participación duradera en una empresa residente en otra economía o país («empresa de inversión directa.»)”.

**CKD (Completely knocked Down).** Es un conjunto formado por componentes, partes y piezas que se usa para describir un producto que se vende o se transporta en un conjunto de piezas, que deben ser puestos juntos antes de que el producto pueda ser utilizado por el cliente. ( Cambridge University Press, 2016)

**CBU (Completely Built Up).** Es un producto construido totalmente fuera de un país. Si un producto es etiquetado como CBU quiere decir que es importado al país como una pieza entera.

**Importación.** Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del RÉGIMEN DE IMPORTACION al que se haya sido declarado. (ECUADOR, 2012)

**Sector industrial.** La industria es la actividad transformadora por excelencia. Incluye todas las actividades que a partir de una materia prima elaboran un bien que es dirigido al mercado, donde:

- Lo adquiere un consumidor para su uso y consumo
- La adquiere otra industria para añadirle otra transformación

- Lo adquiere otra actividad económica (del sector primario, secundario o terciario) como medio de producción)

El sector industrial acoge los procesos de producción en los que se utilizan máquinas, que se denominan propiamente industrias, y los que o lo hacen (lo fundamental es a mano de obra), aunque utilice herramientas “manuales”, y que se denominan artesanía. (Catedu, 2011)

**MOE (Material Originario Ecuatoriano).** Son los materiales producidos en el Ecuador que cumplan los criterios para calificarlos como originarios, cuando resulten de procesos de producción con transformación sustancial, ensamblaje o montaje. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2014)

**Transformación sustancial.** “El criterio respecto del cual el origen se determina considerando al país de origen como el país donde se llevó a cabo la última transformación de fabricación o de procesamiento, según la cual se confirió al producto su carácter esencial.” (Europa, 2010)

## CAPITULO II

### 2.1. Metodología de la investigación

#### 2.1.1. Enfoque

El enfoque que se realizara para esta investigación será cuantitativo, ya que se recopilaran datos para probar las preguntas directrices que se han planteado, analizar las estadísticas presentadas en los últimos 4 años para establecer cuáles fueron los cambios y sus patrones de comportamiento que han tenido con respecto a la economía del país.

#### 2.1.2. Modalidad básica de la investigación

##### a) Investigación de Campo

Se realizara una investigación de campo: Puesto que nos apoyaremos de la información de las empresas ensambladoras de motocicletas. La cual se sustenta a la realidad de la investigación de forma veraz, pertinente y oportuna para poder llegar al objetivo planteado.

##### b) Investigación Documental

Esta investigación se realizara apoyándose en fuentes de carácter documental, porque se tomara información de los informes estadísticos proporcionados por el Ministerio de Industrias y Productividad.

Adicional se tomara en consideración libros, artículos, revistas, entre otros, para verificar las variables que han existido en el tema de inversión nacional y extranjera.

#### 2.1.3. Nivel o tipo de investigación

**Estudio correlacional:** considera que "... estudia las correlaciones entre dos o más variables a fin de conocer si están o no relacionadas en el mismo sujeto para conocer el grado de relación..." (Maldonado, 2005, pág. 33).

Con este estudio se trata de medir la relación que existe entre las variables así como la interacción que generan cada una de las mismas en caminadas a la inversión y el empleo.

**Investigación explicativa:** como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar porque ocurre un fenómeno y en qué condiciones se da este, o porque dos o más variables están relacionadas. (Alfaro, 2011)

En este punto de investigación se trata de buscar factores que influyen en la relación que tienen las variables de inversión y empleo y porque han surgido cambios a las mismas.

### **Técnicas de Investigación**

Para desarrollar esta investigación se empleara algunas técnicas de investigación que nos ayudaran a evaluar el presente estudio:

#### **Entrevista con expertos**

Se realizara una entrevista a un representante de las ensambladoras de motocicletas, con el fin de que este nos ayude a enriquecer nuestro conocimiento y visión acerca de este sector.

En la entrevista se realizar varias interrogantes que tendrán como objetivo clarificar las tendencias que se podrían presentar a futuro y de acuerdo a su criterio profesional considerar varios puntos para filtrarlo dentro de la investigación.

Además se recolectara y analizara la información proporcionada, por tablas de resultados presentadas en cuadros estadísticos. Estos a la vez serán procesados mediante estadísticas descriptivas y procesadas. En cuadros, gráficos y barras.

Esta información será de vital importancia ya que los resultados obtenidos, servirán de base para las conclusiones y recomendaciones para el proyecto.

## **Método de investigación**

### **Método Deductivo**

Por medio de este método se pretende establecer con claridad y objetividad la situación actual de las empresas ensambladoras y poder pronosticar como se encuentran las variables de inversión y empleo dentro del sector industrial en los años a investigar.

Por todo lo expuesto anteriormente se pretende analizar el marco legal, existente y particularizando a la inversión extranjera directa y nacional que ha existido para las empresas ensambladoras de motocicletas en el Ecuador y su incidencia en la situación económica de este sector.

### **Método de investigación Hipotético**

Se realizara una investigación de tipo hipotética ya que se plantea al inicio una hipótesis la misma que debe ser aceptada o rechazada según sea el caso y por último aplicaremos un método deductivo el mismo que nos lleva a concluir después de un periodo de realización de la investigación.



## 2.2. Operacionalización de las variables

### 2.2.1. Variable Independiente: Inversión extranjera y nacional

**Tabla 12**  
**Matriz de operacionalización de variable independiente**

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	ITEMS BÁSICOS
<p><b>Inversión extranjera</b></p> <p>El término inversión extranjera directa (inversión extranjera) se utiliza para referirse a los flujos internacionales de capital en los que un inversor (normalmente una empresa) de un país crea o amplía una empresa (normalmente una filial) en otro país. Fuente especificada no válida.</p> <p>La inversión extranjera representa una gran influencia para la economía de un país ya que al existir este flujo de dinero se dinamiza la demanda y se incentiva el crecimiento económico del país. A la vez que dentro del país los niveles de competencia fluyen ya que los productores internos se ven obligados a mejorar sus productos para poder mantenerse en el mercado. (Martínez V. , 2007)</p>	Asociadas	<p>¿En qué porcentaje aportó la inversión extranjera en el sector industrial y el sistema automotor del país?</p> <p>¿Ha influido un crecimiento con esta nueva alternativa como son las ensambladoras de motocicletas?</p> <p>¿Cuánta competencia existe entre productores internos?</p>

Continúa



---

**Inversión nacional**

Según Keynes el volumen de inversión es un factor dinámico para el sistema económico que depende de la eficiencia marginal de capital y las tasas de interés. De manera que si el tipo de interés es bajo las inversiones aumentan y la renta nacional se incrementa para generar el ahorro necesario y si el tipo de interés es alto las inversiones son pocas el ahorro es poco y la renta nacional baja, teniendo en cuenta que el análisis de Keynes lo realiza en un mercado real equilibrado.

Independiente

¿Por qué es bueno invertir en el país y como principal punto en las empresas ensambladoras de motocicletas?

¿Ofrece el Ecuador las garantías necesarias para que los inversores extranjeros confíen en el mismo?

---

### 2.2.2. Variable Dependiente: Generación de empleo

**Tabla 13**

**Matriz de operacionalización variable dependiente**

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	ITEMS BÁSICOS
<p><b>Generación de empleo:</b></p> <p>“La creación del empleo depende del volumen de inversión si la preferencia al consumo permanece inalterada y ésta, a su vez, depende de un tipo bajo de Interés y de una elevada eficacia marginal del capital”Fuente especificada no válida.. De tal forma que el empleo depende de una inversión y de otros factores que pueden contribuir para que este se dé establemente sin ningún inconveniente.</p>	<p>Dependiente</p>	<p>¿Con el ingreso de las ensambladoras de motocicletas al país se ha generado plazas de empleo?</p> <p>¿Se ha promovido incentivos con el fin de generar nuevas plazas de empleo?</p>

### **2.3. Recolección de información**

#### **Revisión de registros**

En este tipo de recolección de información se extraerá de los registros de documentación que contiene en el lugar que se vaya a realizar la investigación.

Para nuestra investigación se tomara en consideración la información de las estadísticas tanto de inversión y empleo que tienen las empresas ensambladoras.

#### **2.4. Procesamiento y Análisis**

La información que se obtendrá de las empresas ensambladoras de motocicletas será procesada de manera ordenada de acuerdo al registro que nos ha sido facilitado por el MIPRO.

#### **Plan para el procesamiento de información**

Los siguientes parámetros serán llevados a cabo:

- Validar las fuentes de información par que esta sea confiable y actualizada.
- Revisión y obtención de ideas relevantes de distintas fuentes de información ya validadas.
- Manejo de información (modificar cuadros o figuras para hacerlos visibles, selección de información y datos de acuerdo al tema de estudio).
- Estudio de estadístico de datos e información para la presentación de resultados.

#### **Análisis de la información**

El análisis será basado en los parámetros siguientes:

- Análisis de los datos estadísticos extraídos de informes económicos relacionados con los objetivos e hipótesis.
- Interpretación de los resultados con apoyo de las fuentes verídicas y actualizadas de los informes económicos.
- Comprobación de la hipótesis e identificar si se ha cumplido de acuerdo con los resultados obtenidos.
- Establecer conclusiones y recomendaciones.

## CAPITULO III

### 3. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

#### 3.1. Antecedentes de la inversión extranjera directa

La inversión extranjera directa es considerada uno de los motores para el desarrollo de la economía del país receptor, desde la década de los ochenta la IED ha ido creciendo considerablemente a pasos agigantados atribuyendo este desarrollo a las empresas transnacionales a través de las fusiones y la colocación de filiales en el extranjero.

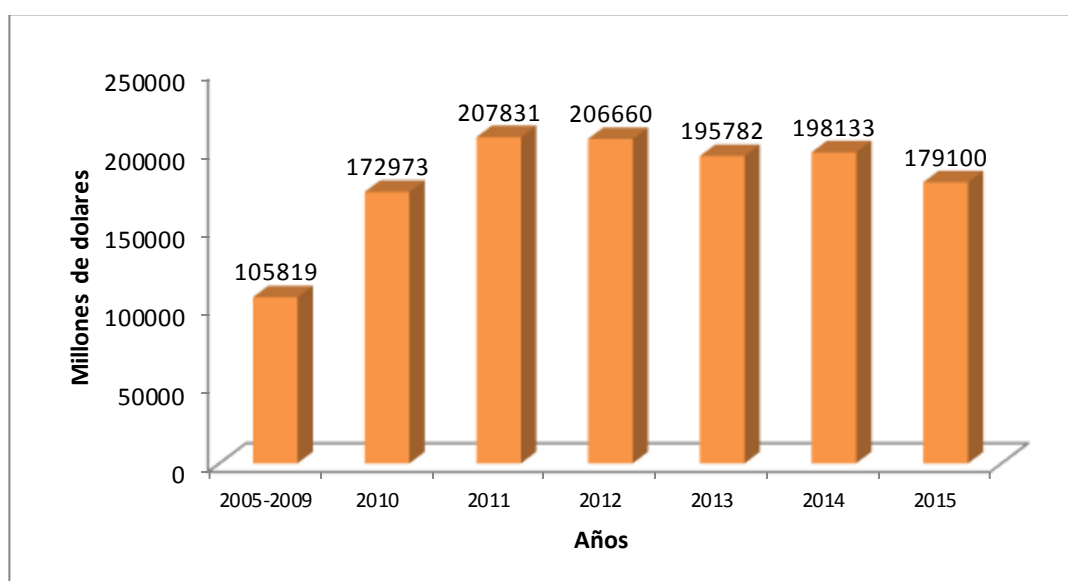
En el año de 1998 la IED aumentó por séptimo año consecutivo, hasta alcanzar una cifra comprendida entre \$ 430.000 millones y \$ 440.000 millones a nivel mundial. El incremento de la inversión directa ha creado las bases para un prominente aumento de la producción internacional gracias a las sociedades transnacionales, que en la actualidad mantienen inversiones por una cifra estimada en \$3,4 billones a causa de 449.000 filiales en el extranjero. (Fondo Monetario Internacional, 199)

La IED es una fuente importante de financiamiento para los países en desarrollo según el FMI (199) ya que no solo constituye una fuente de capital sino también una fuente para transferencia de tecnología, innovación permitiéndoles así acceder a comercios internacionales.

Según el FMI menciona que al tener esa función característica la IED...“acelera el crecimiento y la transformación de la economía, los países en desarrollo están vivamente interesados en atraerlas. En consecuencia están adoptando medidas encaminadas a mejorar los principales factores que influyen sobre la selección del lugar de destino de la inversión extranjera directa”. (199)

En la última década los países en desarrollo empezaron a liberar su política económica para poder establecer medidas de regulación favoreciendo así a la IED, adaptando una flexibilidad para con los requisitos de ingreso al mercado y el régimen de propiedad extranjera, incluyendo normas de tratamiento más favorables para las empresas extranjeras y mejorando el funcionamiento de los mercados. Esas medidas básicas tomadas por los diferentes gobernantes de los países son importantes porque la IED no se da si está prohibida o sujeta a fuertes impedimentos pero teniendo en cuenta que la implementación de estas medidas políticas no implica que se establezcan en determinado lugar. Por otro lado al implementar medidas o reformas que limiten la IED da lugar a que esta no se realice.

Según la CEPAL la IED en América Latina y el Caribe cerro con un valor de 179 100 millones de dólares cayó en un 9.1% siendo los más afectados algunos países de América del Sur.



**Figura 57 Inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe**

Entre el año 2014 y 2015 la IED se redujo 9.1% con un valor de 179.100 millones de dólares provocado por la disminución de inversión en los sectores vinculados a los recursos naturales y la desaceleración del crecimiento económico. De manera que hay que tener en cuenta que en el año 2015 los países de América Latina y el Caribe incorporaron la metodología que implemento el Fondo Monetario Internacional (FMI) la cual fue incorporada en la sexta edición del Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional para la preparación de estadísticas de inversión extranjera directa, ya que a partir de este proceso las cifras de los años anteriores reflejan cambios significativamente importantes.

Conociendo así algunos datos sobre la IED para la presente investigación tomaremos en cuenta únicamente los países con economías semejantes a la economía ecuatoriana para poder obtener datos que no tengan una gran desviación con respecto a la economía Ecuatoriana siendo así es el caso de la economía de Perú y Colombia.

### **3.1.1. Evolución de la inversión extranjera directa (IED)**

Como mencionamos anteriormente la IED a nivel de América Latina y el Caribe ha disminuido eso gracias a que existe una desaceleración económica también se ha dejado de invertir en recursos naturales de acuerdo con eso la IED en Perú disminuyó por tercer año consecutivo. Sumando en el año 2015 un valor de 6.861 millones de dólares representando así una caída del 13% con respecto al año 2014 a causa de una reducción de préstamos entre empresas ya que la amortización de estas se incrementó y también porque el sector minero perdió atracción para la IED. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2016)

En el año 2014 la IED en Perú fue de 7.607 millones de dólares, un 18% menos que en 2013 y un 36% menos que en 2012, ya que en el año 2012 se había registrado un máximo histórico. Según la CEPAL menciona que el posible causante de la disminución de la IED en el año 2014 fue el sector de la minería. (2016)

En Colombia la IED fue de 12.108 millones de dólares representando un 26% para el año 2015 siendo ese el nivel más bajo que ha registrado en 5 años siendo el principal causante la falta de inversión en recursos naturales viéndose así afectados por la disminución en los precios de las materias primas. En el año 2014 la IED reflejó una cifra de 16.054 millones de dólares similar a la del año 2013 a pesar de que la IED se ha reducido en el sector de recursos naturales por cinco años consecutivos hasta ubicarse en un 40%.

La IED en el año 2015 en Ecuador alcanzó un valor 1.060 millones de dólares convirtiéndose así en un record histórico con respecto al año 2014 la IED aumentó un 37% siendo el principal receptor el sector petrolero con 32%, seguido por el sector manufacturero con el 24% del total.

En el año 2014 el IED registró un alza del 6%, con lo que alcanzando así un valor de 774 millones de dólares, alrededor de dos tercios de este se concentraron en los recursos naturales. Solo el 14% de la IED durante 2014 fue para el sector manufacturero.



**Tabla 14**  
**Inversión extranjera directa por países receptores**

	2005-2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Diferencia Absoluta 2015-2014 (millones de dólares)	Diferencia Relativa 2015-2014 (porcentajes)
<b>América del Sur</b>	68.016	135.066	167.923	168.253	132.133	152.786	131.032	(21.208)	(14)
<b>Argentina</b>	6.204	11.333	10.840	15.324	9.822	5.065	11.655	6.590	130
<b>Bolivia (Estado Plurinacional de)</b>	259	643	859	1.060	1.750	648	503	(144)	(22)
<b>Brasil</b>	32.331	88.452	101.158	86.607	69.181	96.895	75.075	(21.820)	(23)
<b>Chile</b>	11.891	15.510	23.309	28.493	19.362	22.342	20.457	(1.885)	(8)
<b>Colombia</b>	8.894	6.430	14.648	15.039	16.209	16.325	12.108	(4.217)	(26)
<b>Ecuador</b>	465	165	644	567	727	773	1.060	287	37
<b>Paraguay</b>	131	216	557	738	72	346	283	(63)	(18)
<b>Perú</b>	4.978	8.455	7.665	11.918	9.298	7.885	6.861	(1.023)	(13)
<b>Uruguay</b>	1.461	2.289	2.504	2.536	3.032	2.188	1.647	(540)	(25)
<b>Venezuela (República Bolivariana de)</b>	1.403	1.574	5.740	5.973	2.680	320	1.383	837	153

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

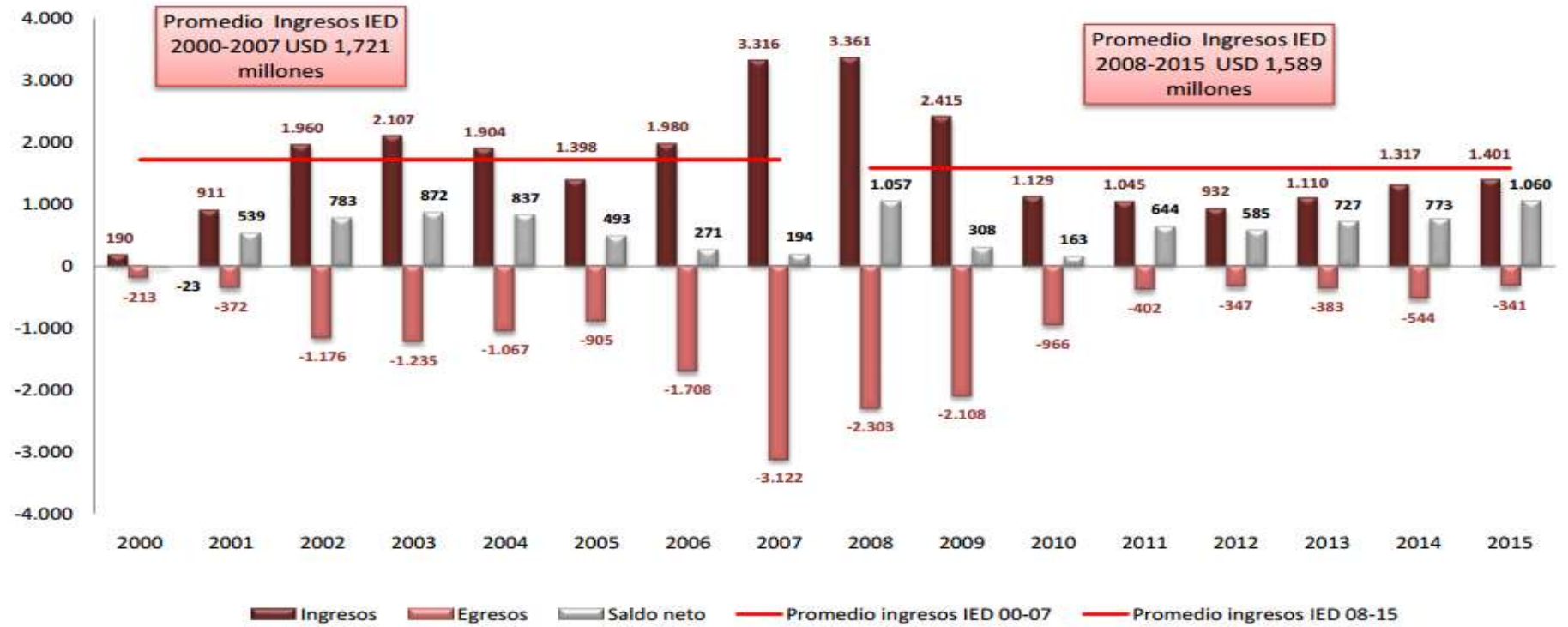
**Elaboración:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

### **3.1.1.1. Evolución de la inversión extranjera directa (IED) en Ecuador**

El país recibió en inversiones un valor de 567 millones en el año 2012 siendo participe con un mayor porcentaje las utilidades reinvertidas con un 53% del valor registrado en IED ecuatoriano las inversiones recibidas de México, China y Canadá ayudaron al crecimiento económico del país siendo así la explotación de recursos naturales el principal sector receptor. ((CEPAL), 2012, pág. 30)

En el año 2013 la IED llegó a un valor de 727 millones de dólares uno de las cifras más altas que ha recibido el país en los últimos diez años todo el crecimiento se concentró en las aportaciones de capital con un 58% mientras que las utilidades reinvertidas y las prestaciones entre empresas decrecieron. Un tercio de la inversión se lo atribuye a la extracción de petróleo, el sector donde las compañías españolas Repsol, la italiana Agip, la chilena ENAP y las empresas chinas CNPC y Sinopec. ((CEPAL), 2013, pág. 42)

Un valor de 773 millones de dólares alcanzó la IED en el país siendo así el valor más alto que los años anteriores se concentró este valor en los recursos naturales. Este año se vio afectada la economía del país debido a las fluctuaciones en el precio del petróleo y a la exploración misma por el cual el gobierno adjudicó contratos a empresas internacionales para trabajar con la compañía Petroamazonas en la exploración de nuevas reservas de petróleo. El sector manufacturero también se vio afectado recibiendo un 14% de los flujos de la IED. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2015, pág. 45)



**Figura 58 Inversión extranjera directa en millones de dólares registrada en Ecuador**

**Fuente:** (Banco Central, 2016)

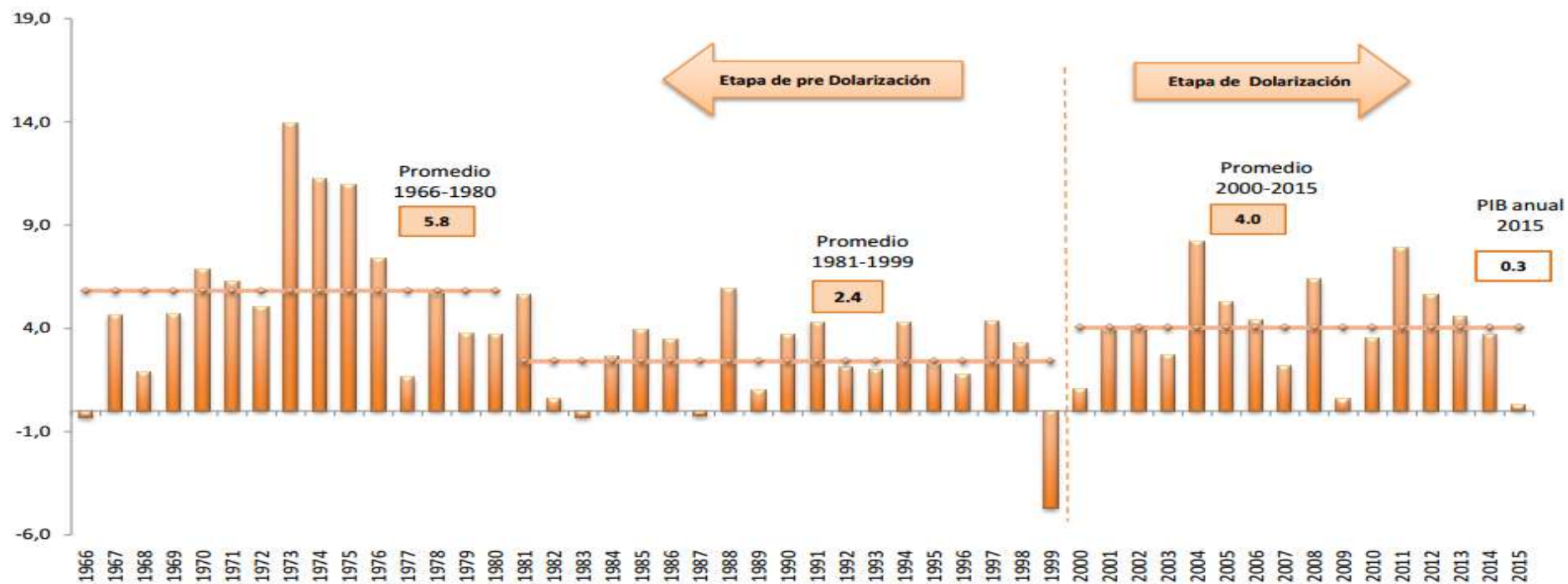
### **3.1.2. Factores que influyen directamente sobre la IED**

Existen ciertos factores que analizan los inversores para la colocación de sus capitales en otros países estos pueden o no afectar directamente sobre la decisión de inversión de modo que vamos a analizar algunos de estos con respecto al país.

#### **Producto Interno Bruto**

La economía ecuatoriana se recuperó tras la crisis global que afectó en el año 2009 manteniéndose fuerte hasta el año 2012 pero a fines del año 2014 la economía empezó a experimentar una contracción a consecuencia de la caída del precio del petróleo y la apreciación del dólar. Según datos del Banco Central el PIB al año 2015 fue de 0.3% en comparación al año anterior que fue de 4% debido a la desaceleración económica el gobierno se ha visto obligado a reducir el gasto público pudiendo así suavizar el efecto con financiamiento externo causando una estabilización de la cuenta corriente gracias a las restricciones impuestas.

El crecimiento del PIB no muestra mayor variación desde el año 2012 teniendo así en ese año un valor de \$ 64,362.433 en 2013 se incrementó en \$ 3,183.695 alcanzando un valor de \$ 67, 546,128 pero al año 2014 el PIB alcanzó un valor histórico desde el año 2005 registrando así una cantidad de \$ 70,243,048 y por último en el año 2015 el PIB registró un valor de \$ 70,353,852 incrementándose un valor de \$ 110,804 menor que el incremento surgido entre los años 2013 y 2014 todos los valores expresados en miles de dólares. La industria más representativa del PIB es la industria manufacturera con un valor de \$ 8,142.608 al año 2015.



**Figura 59** Producto interno bruto en tasas de variación.

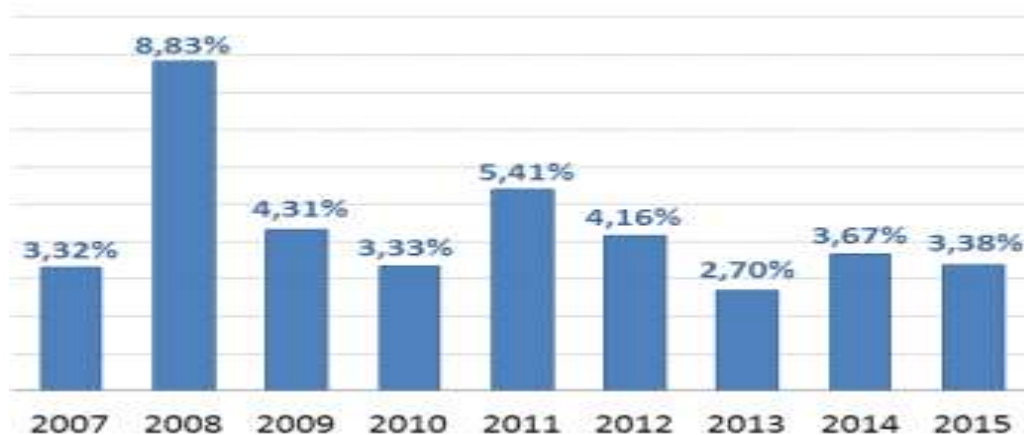
**Fuente:** (Banco Central, 2016)

## Inflación

La fluctuación de los precios o Índice de Precios al Consumidor (IPC) es utilizada para medir el costo de vida en el país mediante la tasa de inflación. Desde el arroz, el alojamiento, el transporte, la salud, la educación, la vestimenta y hasta la recreación son consideradas para determinar este indicador. Después de la dolarización se evidencia menores porcentajes de este indicador, el cambio de moneda fue importante para que este indicador presentara menores valores en la economía.

En el transcurso de los años desde el año 2012 la inflación fue de 4.16% frente al 2013 que fue de 2.70% un valor menor que el año anterior, el año 2014 cerró con un 3.67% este frente al 2015 que fue de 3.38% teniendo en cuenta desde el año 2012 al año 2015 el año que registro el porcentaje más bajo de la inflación fue en el año 2013, pero este hecho no quiere decir que la economía esté en auge.

De forma que la inflación es un factor predominante de precios es importante que las entidades consideren este índice debido a que la variación de los precios afecta directamente con las actividades de cada entidad ya que se reducirían las ventas por los incrementos de precios en los productos de venta.



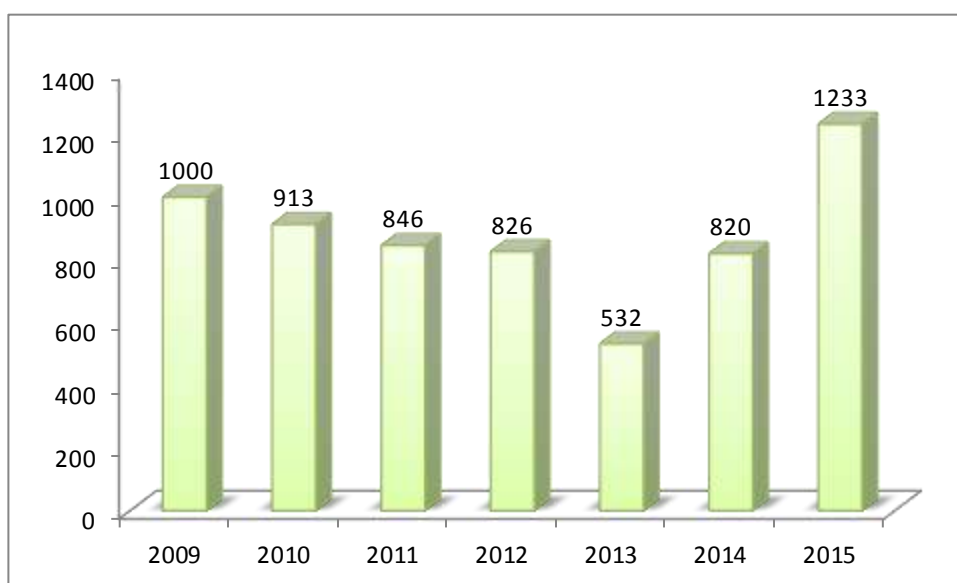
**Figura 60 Inflación anual**

**Fuente:** (Instituto nacional de estadística y censos (INEC), 2016)

## **Riesgo País**

El riesgo país es un indicador clave para los inversionistas ya que mide la capacidad de un país para cumplir con sus deudas u obligaciones financieras adquiridas al exterior permitiendo así que un país sea o no atrayente de capitales extranjeros. En los últimos años este indicador mostró una serie de variaciones importantes en el año 2012 registro 826 puntos, en el año 2013 con 532 puntos esto gracias al incremento del precio del barril de petróleo con respecto al año anterior se redujo en 294 puntos para el año 2014 subió a 820 puntos debido a que a finales del mismo año se redujo el precio del petróleo que también fue decreciendo para el año 2015 el riesgo país cerró con 1233 puntos ya que la economía experimento una recesión.

Por más esfuerzos que hizo el gobierno por reducir los puntos del riesgo país y reducir los costos de las deudas a futuro este indicador sigue alto debido a que el país aún sigue estando dependiente solo de los ingresos del petróleo por ende al reducirse el precio del mismo el país recibe menos y se le dificulta pagar las deudas en cambio sí se mejora la productividad al desarrollar otras actividades el país no se vería afectado. De modo que para cubrir la falta de ingresos el gobierno ha adquirido más financiamiento llegando al tope de la deuda externa debido a este inconveniente económico los inversionistas hacen aun un análisis más riguroso conociendo así que las reservas internacionales son bajas y que la liquidez fiscal es bastante baja causa que los inversionistas vean que el país no es confiable para invertir.



**Figura 61 Riesgo país anual**



### **Entorno Político Económico**

El Estado ha logrado acontecimientos importantes gracias a los altos precios del petróleo desde el 2006 hasta mediados del 2014 también se atrajeron importantes flujos de financiamiento externo permitiendo así mayores inversiones como en transporte, energía y educación en ese periodo la pobreza disminuyó del 37,6% al 22,5% (Banco Mundial, 2016). La intervención del Estado ha sido de gran ayuda para el crecimiento económico del país debido a que brindó mayor acceso al crédito bancario para la creación de pequeñas y medianas empresas mediante proyectos implementados para generar actividades de producción y empleo esto con el fin de aportar al cambio de la matriz productiva.

El periodo de 2006 al 2014 fue uno de los más productivos se utilizaron los fondos petroleros para mejorar la infraestructura vial y se fomentó el turismo, se implementó en el sistema de compras públicas a las pequeñas y medianas empresas e industrias formen parte de los proveedores para entidades públicas. A finales del año 2014 la caída del precio del petróleo fue un problema para seguir manteniendo la economía estable afectó también la apreciación del dólar.

Considerando que el país es proveedor de materias primas en el mercado internacional e importador de bienes y servicios a valor mayor agregado el gobierno se ha concentrado en incentivar la producción nacional porque la variación de precios en el mercado externo tiene en desventaja al país, mediante la implementación de medidas arancelarias como es la restricción a la importación de ciertos productos entre ellos están la importación de material CKD y CBU y salvaguardias.

Las empresas dedicadas a la importación de material CKD y CBU de motocicletas se vieron afectadas de forma que se incentivó a que las empresas ecuatorianas se volvieran proactivas e incrementaran su producción de partes y piezas para abastecer la producción de motocicletas convirtiéndose en generadores de fuentes de empleo y competir en el mercado interno y externo con la exportación de sus productos.

## Importación

El comercio internacional constituye un rol importante para la economía ya que se producen bienes para ser exportados y se compran bienes mediante la importación. En el transcurso de los últimos años se manifiesta que el Ecuador importa de todo incluido bienes suntuarios comportándose como un país desarrollado debido a esto se restringieron las importaciones de ciertos productos limitando así el ingreso de productos extranjeros como una medida que beneficie el desarrollo interno del país.

Por ello se impuso un arancel para la importación de material CKD para el ensamblaje de motocicletas y fomentar el cambio en el método producción de las industrias de motocicletas pero también se les dio un incentivo para el ensamblaje de motos (ver Tabla 6) de modo que el gobierno beneficio a este sector durante un tiempo. El problema es que el país no cuenta con un desarrollo tecnológico para que las partes y piezas sean sustituidas por las importaciones de las mismas, lo que dificulta en cierto modo la producción de las motocicletas.

Debido a que no existe la suficiente información acerca de las importaciones de material CKD de motocicletas se conoce que se ha producido una reducción debido a la sobretasa arancelaria que se ha impuesto por lo tanto las ventas se han reducido. A continuación se muestra la Tabla 17 con importación de llantas.

**Tabla 15**

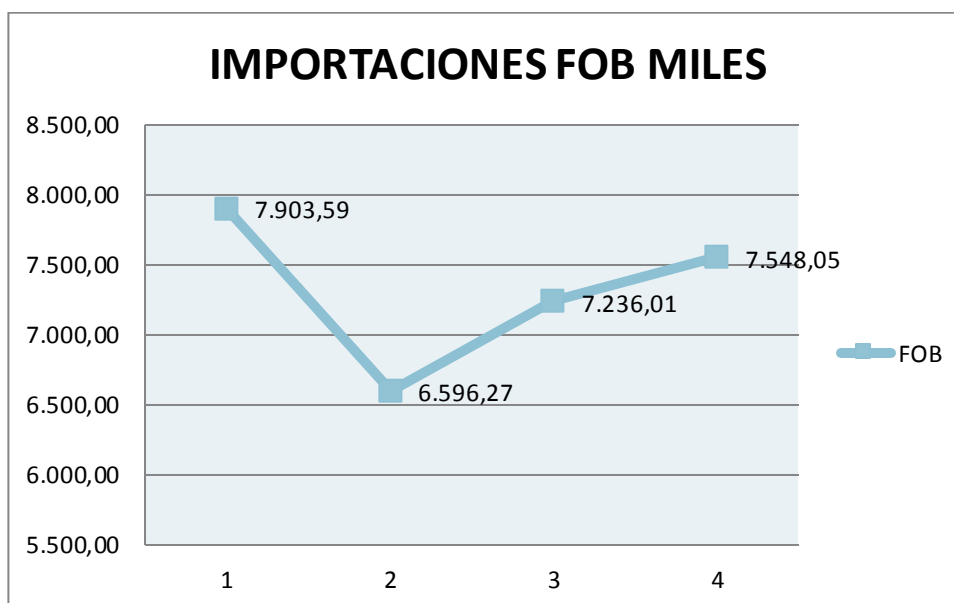
### Importación de llantas

#### IMPORTACIONES FOB EN MILES

#### SEGMENTO: MOTOS

PERIODO	FOB
2012	7,903.59
2013	6,596.27
2014	7,236.01
2015	7,548.05

Fuente: AEADE – ANUARIO 2014 – 2015



**Figura 62 Importación de llantas FOB miles**

**Fuente:** AEADE – ANUARIO 2014 – 2015

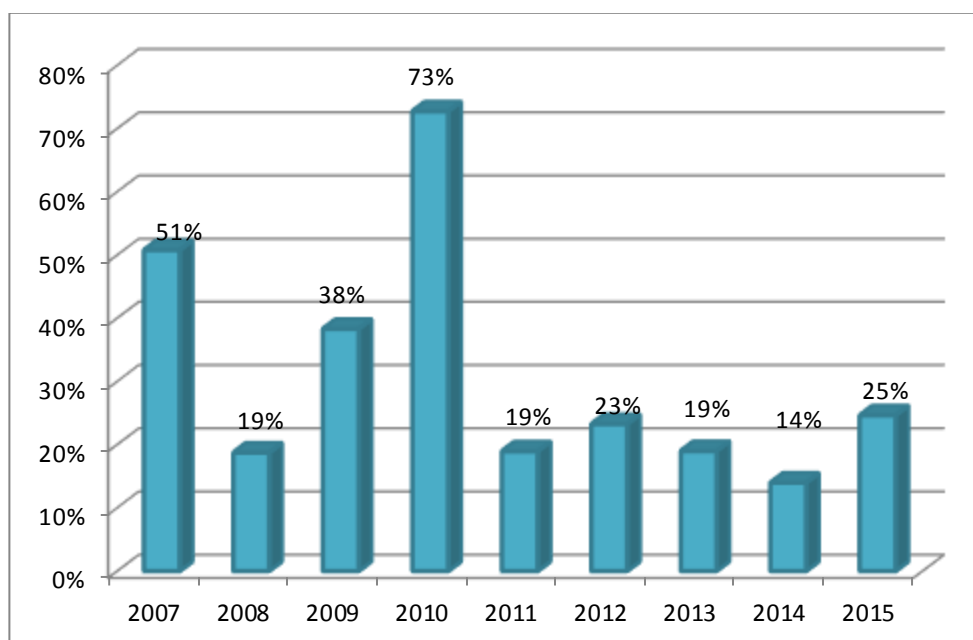
Se puede observar que las importaciones de FOB en llantas se ha tendido un decrecimiento en el año 2013 ya que en este año se ha tenido un valor de 6.596,27, lo que quiere decir que en porcentaje estimado ha decaído en un 0.83% eso se puede dar por cambios de políticas arancelarias.

En los siguientes años se ha mantenido constante pese a las políticas arancelarias que fueron implementadas por el Gobierno Nacional.

En donde el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado dependerá para calcular el valor del arancel que se deberá pagar ver Tabla 7 tomada de COMEX Resolución 64.

### 3.1.3. Efectos de la inversión extranjera directa en el sector ensamblador de motocicletas

La inversión extranjera se ha concentrado en el sector petrolero como todos los años ya que este es el principal receptor de las inversiones. En el transcurso de los años la industria manufacturera recibe inversiones pero son pequeñas comparadas con otras ramas de actividad económica del país siendo así que la industria manufacturera ha recibido en el año 2012 un valor de \$ 136 millones equivalente a un 23%, para el año 2013 recibió \$138 millones representando el 19%, el 2014 fue de \$ 108 millones siendo así el 14% y para el año 2015 fue de \$ 261 millones equivalente al 24% del total de la IED. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2016)



**Figura 63 Inversión extranjera directa del sector de manufactura**

La industria manufacturera se encuentra en desarrollo ya que aún nos falta el desarrollar tecnológicamente debido a esto el sector no es muy atrayente para inversión extranjera, de hecho las empresas ensambladoras de motocicletas están surgiendo a partir del año 2012 por lo que son nuevas en la industria manufacturera y no son muy conocidas aún les queda un largo camino por recorrer para llegar a la producción deseada.

Sin embargo los esfuerzos del gobierno están dando frutos ya que la actividad manufacturera representa una importancia fundamental para la economía del país debido a que es una actividad de alto valor agregado ya que es uno de los planteamientos para el cambio de matriz productiva. Desde el año 2005 la industria manufacturera tiene el mayor peso sobre el PIB de 11% respectivamente demostrando así que está creciendo y desarrollándose para desvincularnos de estar a la constante espera de los precios del petróleo.

Incurсионándose en la industria automotriz esta representa tan solo el 0,3% del PIB y se ha mantenido constante hasta el año 2013, debido a las restricciones que se impusieron a las importaciones y al incremento de aranceles se redujo en un punto porcentual hasta el cierre del año 2015. Para alcanzar el desarrollo productivo requerido para el país hay que atravesar varios desafíos para fortalecer este sector atrayendo inversiones e incrementando la demanda de los productos ecuatorianos tanto en el país como en el mercado internacional.

### **3.2. Antecedentes de la inversión nacional**

Para medir la inversión utilizan la formación bruta de capital fijo (FBKF) siendo este un componente del PIB de cada país este permite identificar los sectores económicos que están incrementando su capacidad productiva para la generación de más trabajo y mayor producción. (Banco Central, 2016)

En América Latina y el Caribe los niveles de inversión han sido bajos durante los últimos años tal es que en el periodo 2007–2015 se ubicó en el 20,7% siendo así que el Ecuador en el mismo periodo fue uno de los países líderes con una FBKF promedio anual de 24.9%, seguido por Colombia y en tercer lugar se encuentra Perú.

En el Ecuador la FBKF ha ido variando esto gracias también a la inversión pública que ha ido incrementando su participación con respecto al PIB debido a la política del Gobierno Nacional de impulso a la construcción de carreteras, proyectos hidroeléctricos, escuelas, hospitales, entre otros. (Banco Central, 2016)

#### **3.2.1. Evolución de la inversión nacional**

El Ecuador presenta un incremento en la inversión desde el año 2006 esto gracias a los altos precios del petróleo esto afectó positivamente a los ingresos fiscales y la cuenta corriente de la balanza de pagos por lo que le permitió al gobierno incrementar el gasto de inversión por un ambicioso plan del gobierno del presidente Rafael Correa de construcción de infraestructura vial para la conexión de las exportaciones de bienes y servicios especialmente para atraer al sector turístico con el resto del mundo.

La FBKF desde el año 2012 presento un 27%, al año 2013 fue de 27,7% con incremento de 0,7 puntos porcentuales, al 2014 fue de 27.1% y cerrando el año 2015 con un 26,3% la caída es debido a lo que se ha venido mencionando anteriormente que es consecuencia de la caída del precio del petróleo. La inversión pública representa en los años 2013 y 2014 fue mayor que la inversión privada siendo 57.8% y 54,2% respectivamente. Según la CEPAL es uno de los países que mayor esfuerzo fiscal ha realizado en comparación con los demás países de la región.

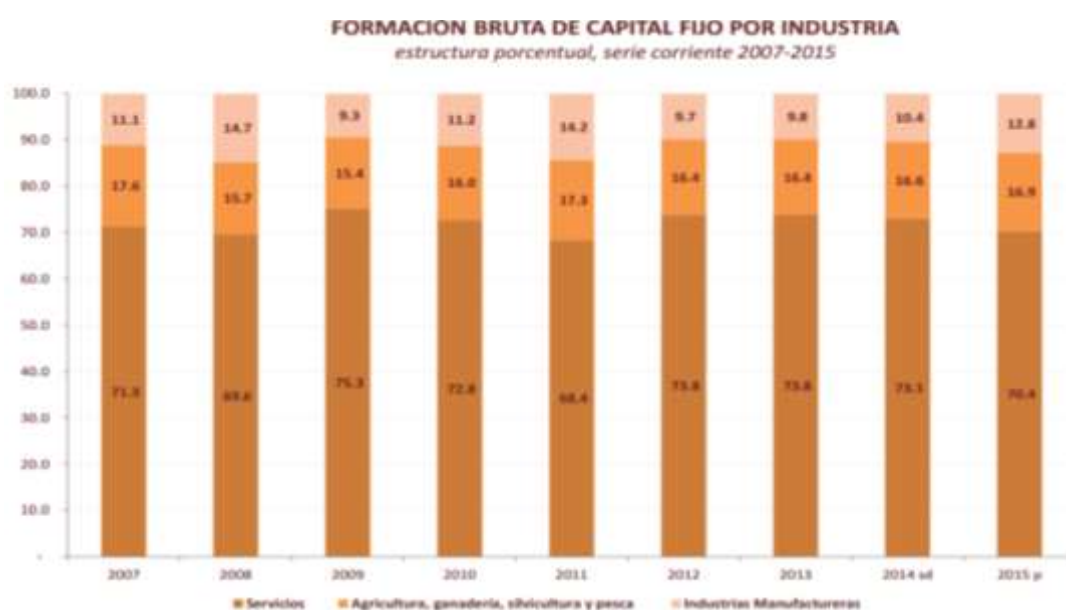


**Figura 64 Formación bruta de capital fijo pública-privada**

Fuente: (Banco Central, 2016)

### 3.2.2. Efectos de la inversión nacional en el sector ensamblador de motocicletas

El desarrollo de la industria manufacturera no ha llegado a su esplendor por lo que no es muy atrayente para la inversión pese a los esfuerzos del gobierno según es así la industria manufacturera ha recibido un porcentaje de 12,8% siendo este el más alto desde el año 2012 que fue de 9,7% se ha ido incrementando, en 2013 fue de 9,8%, y en el 2014 fue de 10,4%. El mayor sector receptor de la inversión fueron los servicios siendo del 70,4% al año 2015.



**Figura 65 Formación bruta de capital fijo por industria**

**Fuente:** (Banco Central, 2016)



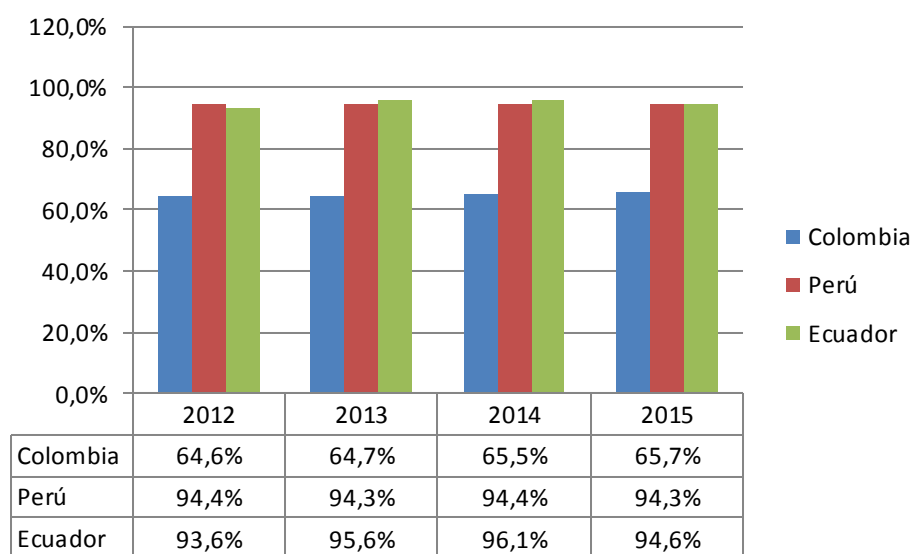
### **3.3. Antecedentes de la generación de empleo**

El empleo es considerado el motor de la economía de un país ya que promueve el nivel de consumo de los hogares siempre y cuando existan individuos económicamente activos. Según la CEPAL en su informe de Coyuntura Laboral menciona que desde el año 2009 se produjo un primer aumento de la tasa de desempleo siendo así que en el año 2014 fue de 6% y el año 2015 presentó 6,5% un reflejo de la reducción del dinamismo de la actividad económica.

Por ello en el Ecuador se realiza un proceso de mejoras continuas según ENEMDU siendo así que se ha incrementado una nueva categorización de los grupos que componen la población con empleo a partir del año 2014. según la propuesta se clasifica en tres grupos: empleo adecuado, empleo no clasificado y empleo inadecuado.

El empleo adecuado sustituye a los ocupados plenos. En la categoría de subempleo lo sustituye el empleo inadecuado este a su vez se despliegan otros subgrupos que son: los subempleados, el empleo no remunerado y el otro empleo inadecuado. Siendo este solamente una nueva forma de reclasificación de poblaciones y no implica un cambio en los datos estadísticos.

La población con empleo en el país al año 2015 fue de 94,6% comparando la cifra con Colombia que es de 65,7% y en Perú fue de 94,3% por lo cual se distingue una diferencia significativa con Colombia esto si tomando en cuenta que este país se ve involucrado con la guerrilla y muchas personas emigraron a causa de este conflicto.



**Figura 66 Evolución del empleo en países de la región**

### 3.3.1. Evolución del empleo en el país

La condición del empleo a nivel nacional se encuentra reflejada en la afiliación al IESS siendo así que gracias a las políticas implementadas por el gobierno para que los derechos de los ecuatorianos sean respetados ya que en años anteriores no se afiliaba al IESS por ciertos motivos ya que generan gasto. De hecho se muestra en la Tabla 18 la evolución del empleo.

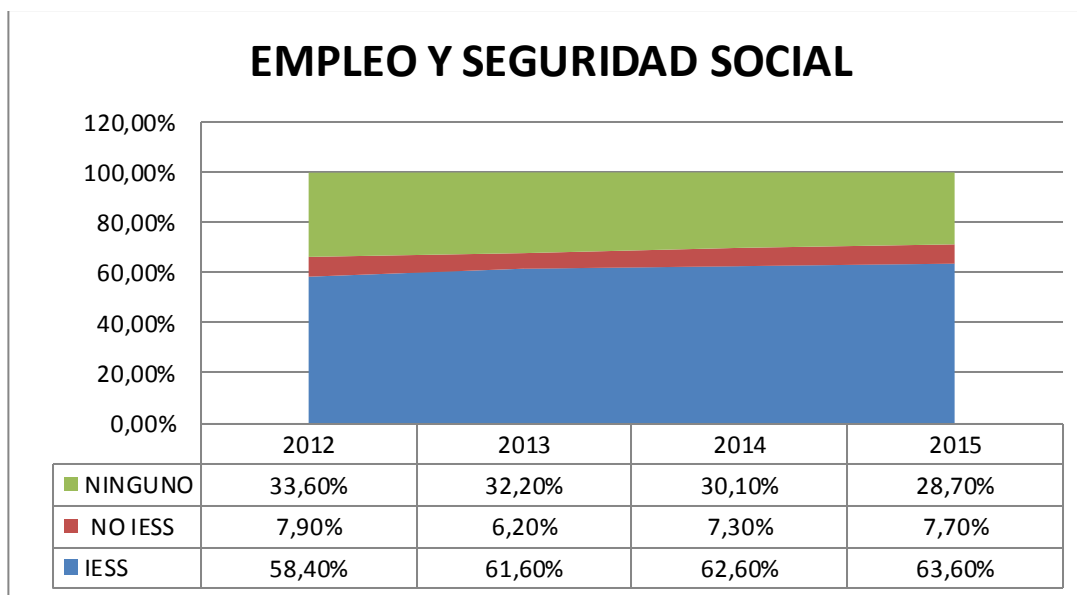
**Tabla 16**

#### **Evolución del empleo y la seguridad social**

	<b>IESS</b>	<b>NO IESS</b>	<b>NINGUNO</b>
<b>2012</b>	58.40%	7.90%	33.60%
<b>2013</b>	61.60%	6.20%	32.20%
<b>2014</b>	62.60%	7.30%	30.10%
<b>2015</b>	63.60%	7.70%	28.70%

**Fuente:** Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU)

**Elaboración:** INEC



**Figura 67 Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU)**

**Elaboración:** INEC

La Generación de empleo en el Ecuador en el transcurrir de los tiempos ha presentado una tendencia creciente en el periodo de 2012 – 2015.

Para diciembre de 2012, el 58.4% de los empleados adecuados posee afiliación a la seguridad social pública (seguro IESS obligatorio), 7,9% está cubierto por programas distintos al IESS general (ISSFA, ISSPOL, o seguros privados), y 33,6% no tiene ninguna clase de seguridad social. Es por eso que en las nuevas políticas el Gobierno se está implementando medidas para que este porcentaje disminuya.

La cobertura de la seguridad social para las personas que cuentan con un empleo digno presenta una tendencia creciente. Para diciembre del 2013 el 61,69% de personas empleadas y están afiliados al seguro social (IESS) frente al 58,40% en diciembre del 2012. Se hace la diferenciación entre el grupo de ocupados plenos que no tiene ningún tipo de afiliación a un seguro y aquellos que poseen otros distintos al IESS, por ejemplo ISSFA e ISSPOL, estos seguros representan el 6,2% del total de ocupados plenos en diciembre del 2013. La población que no tiene ninguna tipo de seguridad social en diciembre 2013 es del 32,2%.

Para diciembre de 2014, el 62,6% de los empleados adecuados posee afiliación a la seguridad social pública (seguro IESS obligatorio). El 7,3% del total de empleo adecuado, en diciembre del 2014, está cubierto por programas distintos al IESS general (ISSFA, ISSPOL, o seguros privados), y 30,1% no tienen ninguna clase de seguridad social.

La cobertura de la seguridad social para el empleo adecuado presenta una tendencia creciente. Para diciembre de 2015, el 63,6% de los empleados adecuados posee afiliación a la seguridad social pública (seguro IESS obligatorio), 7,7% está cubierto por programas distintos al IESS general (ISSFA, ISSPOL, o seguros privados), y 28,7% no tiene ninguna clase de seguridad social.

### 3.3.2. Efectos de la generación de empleo en el sector ensamblador de motocicletas

La economía en el país ha tenido su mejoría y la política de industrialización ha provocado que las empresas ensambladoras generen empleo pero para ver un cambio radical de la matriz productiva se requiere de tiempo para que el impacto en la economía sea beneficiario para el país.

Las empresas ensambladoras de motocicletas han generado empleo importante dentro de la industria manufacturera del país ya que por ser un nuevo segmento que forma parte de la economía es importante conocer la variación en la generación de empleo desde los años 2012 al 2015 que es el periodo de análisis.

**Tabla 17**

#### Generación de empleo en las ensambladoras de motocicletas por empresas

N°	Empresas	2012	2013	2014	2015
1	ASSEMBLYMOTOS S.A.	11	39	38	34
2	CHIMASA S.A.	2	24	22	20
3	DUKARECIA. LTDA	25	41	45	43
4	ENSAMBLADORA MOTOENSAB S.A.	1	10	27	35
5	ESTAMPADOS METALICOS NICOLALDE & NICOLALDE CIA. LTDA.	15	47	59	36
6	GALLARDO CARCELEN CARLOS AUGUSTO	20	29	18	13
7	IMP. & EXP. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A. IMPEASA	5	12	11	10
8	INDIAN MOTOSINMOTS.A.	60	113	150	159
9	INGENIOMOTORS S.A.	1	3	5	5
10	KANGLE ENSAMBLADORA DE ARTEFACTOS ELECTRICOS S.A.	7	16	23	21
11	METALTRONIC S.A.	132	289	383	245
12	MOTOCICLETAS Y ENSAMBLAJES S.A. MYESA	12	17	21	36
13	MOTOINDUSTRIA S.A.	23	31	34	31
14	MOTORCYCLE ASSEMBLY - LINE OF ECUADOR S.A. MASSLINE	50	71	85	88
15	MOTOSA S.A.	35	51	49	32
16	PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES SA	15	32	30	26
17	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	90	130	97	81
18	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	100	166	171	154
19	VEHICULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA.	22	33	36	26
	<b>TOTAL</b>	<b>626</b>	<b>1154</b>	<b>1304</b>	<b>1095</b>

Fuente: Ministerio de industrias y productividad

La tabla muestra el número de empleados en cada empresa ensambladora de motocicletas conociendo así que desde su incursión en la industria manufacturera ha generado empleo cabe recalcar que las empresas son pequeñas y aun no alcanzan un pleno desarrollo.

En el año 2015 a pesar de los problemas que presentó la economía las empresas ensambladoras muestran una generación de empleo constante sin ningún cambio significativo. El impacto que se genera desde el año en que se crearon las empresas muestra un cambio bastante significativo al cierre del año 2015. Por lo que mostramos la Tabla 18.

**Tabla 18**  
**Generación de empleo en las ensambladoras de motocicletas**

N°	Empresas	2012	2015
1	ASSEMBLYMOTOS S.A.	11	34
2	CHIMASA S.A.	2	20
3	DUKARE CIA. LTDA	25	43
4	ENSAMBLADORA MOTOENSAB S.A.	1	35
5	ESTAMPADOS METALICOS NICOLALDE & NICOLALDE CIA. LTDA.	15	36
6	GALLARDO CARCELEN CARLOS AUGUSTO	20	13
7	IMP. & EXP. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A. IMPEASA	5	10
8	INDIAN MOTOS INMOT S.A.	60	159
9	INGENIOMOTORS S.A.	1	5
10	KANGLE ENSAMBLADORA DE ARTEFACTOS ELECTRICOS S.A.	7	21
11	METALTRONIC S.A.	132	245
12	MOTOCICLETAS Y ENSAMBLAJES S.A. MYESA	12	36
13	MOTOINDUSTRIA S.A.	23	31
14	MOTORCYCLE ASSEMBLY - LINE OF ECUADOR S.A. MASSLINE	50	88
15	MOTOSA S.A.	35	32
16	PROINTER PRODUCTOS INTERNACIONALES SA	15	26
17	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	90	81
18	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	100	154
19	VEHICULOS Y COMERCIO ASTUDILLO VYCAST CIA. LTDA.	22	26
	<b>TOTAL</b>	<b>626</b>	<b>1095</b>

**Fuente:** Ministerio de industrias y productividad

El crecimiento que se identifica es significativo ya que se ha generado empleo para 469 en el sector representando un incremento de 43% hasta el año 2015 esto en comparación a nivel de pleno empleo no representa más que un aproximado del 1% pero representa una ayuda para la población y el crecimiento económico.

Las empresas ensambladoras de motocicletas han generado el empleo necesario para insertarse en el cambio de matriz productiva y el gobierno al implementar la estrategia arancelaria pues ha hecho posible que se generen fuentes de empleo.



### **3.4. Análisis de los efectos en la economía del país**

La economía del país ha mostrado un crecimiento en los últimos años pero a finales del año 2014 la economía se contrajo debido a la caída del precio del petróleo y sumando a esto la apreciación del dólar que resta competitividad a las exportaciones por lo que el gobierno ha impuesto medidas arancelarias para ciertos productos provenientes de Colombia y Perú.

Conociendo estos acontecimientos y que desde el año 2012 muchas empresas se vieron afectadas por las resoluciones arancelarias tomadas por el gobierno sabemos que ha sido de gran ayuda para fortalecer la industria manufacturera y proveer el cambio de la matriz productiva.

La industria de motocicletas ha crecido favorablemente debido a que ha generado puestos de empleo y que impacta en la sociedad ya que para muchos ecuatorianos es un instrumento de trabajo. Según la AEEMAE en el año 2014 el 70% de motocicletas es ensamblada y comercializadas localmente esto se da ya que el gobierno ha establecido aranceles tanto para los materiales importados en CKD un 5,27% y CBU un 30%.

A pesar de que el gobierno está haciendo un sacrificio fiscal para que esta industria pueda desarrollarse y establecerse en el mercado nacional e internacional deberá tomar en cuenta que la importación de motos armadas (CBU) puede volverse aún más atractiva y sencilla para los productores y comerciantes del país.

### **3.4.1. Beneficios de la política de ensamblaje en general y el ensamblaje de motocicletas en Ecuador**

El cambio de la matriz productiva es uno de las principales ambiciones del gobierno debido a eso se implementaron ciertas medidas e incentivos para desarrollar la industria de productos ensamblados en el país, pero si bien se benefició a un sector otro tuvo que perjudicarse como es el caso de las empresas que se dedican a la comercialización de productos importados.

Los aranceles impuestos para ciertos productos importados han provocado la inconformidad de ciertos sectores ya que se les impuso un cupo de volumen de unidades y de cantidad en dólares para realizar la importación, de forma que el porcentaje a pagar del arancel solo será reducido a medida que el porcentaje de producto ecuatoriano se incorpore para el ensamblaje del producto hasta finales del 2014.

La economía también se vio beneficiada gracias a esta política ya que empresas nacionales realizaron inversiones mayores para desarrollar las plantas de ensamblaje en el país siendo así que se implementaron proyectos que ayuden al desarrollo de la industria como es el desagregación tecnológica que consiste en desarmar los productos para conocer e identificar las piezas que pueden ser producidas localmente.

Las empresas ensambladoras de motocicletas se han visto afectadas debido a que les falta proveedores esto a causa de que en el país no existen fabricantes especializados que requieran las marcas productoras por lo que les dificulta la producción con partes y piezas locales.

### 3.4.2. Efectos de las reformas arancelarias

El objetivo del gobierno de sustituir las importaciones por la industrialización lo llevo a implementar las reformas siendo esta una decisión complicada ya que se puede estar beneficiando solo a sectores específicos y en vez de beneficiar a la economía podría perjudicarla. El gobierno también debe tener en cuenta que la incorporación de tecnología es escasa y por ende el nivel de productividad no es suficiente para competir en mercados internacionales de hecho para el desarrollo de la industria no es necesario solo implementar una política industrial y ver cambios en meses esto lleva tiempo y según el MIPRO para el año 2018 esto será posible con la ayuda de las industrias siderúrgicas y de plásticos.

Los efectos arancelarios son significativos, como dijimos a pesar de que benefició a un sector se perjudicó a otro, de acuerdo a esto según la AEEMA se vieron perjudicados ya que se les implementó fechas para que puedan incorporar partes y piezas nacionales a su producción siendo así que hasta el 1 de diciembre del 2014 deberían integrar el 10%, para marzo de 2015 el 15% y para junio del mismo año sería el 20% esto con el incentivo de que las importaciones en CKD reducirían el arancel a pagar al 5.25%.

Las empresas ensambladoras de motocicletas por falta de proveedores en el año 2013 no alcanzaban el 5% de la incorporación de piezas nacionales ya que en el Ecuador aún no se desarrolla el sector de partes y piezas para motocicletas, las pocas empresas proveedoras de estas partes deben abastecer a 19 ensambladoras en todo el país. Debido a este acontecimiento el MIPRO realizó un encuentro en 2014 para presentar a fabricantes con distribuidores del sector de Autopartes.

Al cumplir con el 20% de integración de partes y piezas de producto nacional en el ensamblaje de motos los beneficios de cumplir con el reglamento no se han reflejado debido a que el pago en el arancel del 25% de importación de las piezas que se reduce por la misma razón se la paga en la sobretasa que se implementó en marzo del 2015 esta medida ha causado que se redujera la producción porque se importa menos material CKD y por ende las ventas se redujeron.

Todas las medidas implementadas en el país afectan a la atracción de inversión por lo que se reduce la producción ya que los aranceles no permiten que se realice las actividades de forma normal, esto implica a que incluso las empresas nacionales no puedan costear las imposiciones implantadas por el gobierno.

## CAPITULO IV

### 4.1. Conclusiones

- En el transcurso de los últimos años en el Ecuador se han implementado un sin número de políticas fiscales esto con el fin de transformar la matriz productiva también con el fin de alcanzar un desarrollo económico, de no depender de recursos no renovables, para así diversificar otros sectores dinamizadores y generar productos de mayor valor agregado y así poder competir según los cambios que se den en el mercado internacional. Las medidas o políticas de industrialización tomadas por el gobierno han sido de fundamental importancia para desviar el patrón de ingresos petroleros a otro tipo de ingresos que impulsen un modelo de desarrollo diferente.
- Analizar si las políticas de ensamblaje generaron empleo e inversión y como impactaron en la economía requiere un mayor tiempo de estudio por lo que la finalidad del presente trabajo es responder si las medidas implementadas desde el 2012 al 2015 tuvieron un efecto en el ensamblaje de motocicletas. En efecto la industria de ensamblaje de motocicletas nos dice que si es importante la reducción de importaciones para proteger la producción nacional y genera un importante impacto para la generación de empleo pero esto también trae consecuencias negativas para atraer inversión.
- La industria de ensamblaje de motocicletas registradas en el MIPRO y analizadas en este trabajo ha generado empleo directo de 1,095 personas representando dentro del 0,3% de la producción automotriz ecuatoriana. Esto gracias a que el gobierno ha impulsado varios proyectos que ayudan al crecimiento de la industria local como es el impulsado por el MIPRO de desagregación tecnológica.

- El ensamblaje de motocicletas se ve afectado por las sobre tasas arancelarias que se impusieron desde marzo del 2015 a pesar de haberse beneficiado con la incorporación del 20% de partes y piezas nacionales tienen problemas para adquirir el material CKD en el mercado internacional ocasionando la reducción de sus ventas y la producción de motocicletas. La inversión extranjera directa y la inversión privada se ven afectadas por las sobretasas haciendo que el sector no se atractivo para la colocación de capital que permita realizar las actividades del ensamblaje normalmente.
- Desde la creación del reglamento a la restricción de importaciones las empresas han realizado inversiones mayores para poder implementar las plantas de ensamblaje con el fin de seguir participando en el cambio de la matriz productiva y beneficiarse de los incentivos que el gobierno puso para hacer más atrayente los proyectos impulsados.

## 4.2. Recomendaciones

- El gobierno deberá analizar bien las medidas arancelarias tomadas ya que al implementarlas puede caer en el beneficio de grupos de intereses creando así monopolios o incluso oligopolios lo cual no sería una competencia justa y afectaría el desarrollo económico del país.
- El gobierno debe tomar en cuenta que las fechas impuestas para la integración de partes y piezas fueron cumplidas pero sin embargo para que la industria se desarrolle plenamente se requiere de tiempo ya que el desarrollo tecnológico es escaso y no abastece la demanda necesaria para la producción de motocicletas.
- Incentivar para que se desarrollen en el país, ensambladores con alto nivel de especialización y que cumplan con los requerimientos de las marcas, que sean productores de calidad, para así poder competir con los cambios que se producen en el mercado internacional dentro de este segmento ( fabricación y ensamblaje de motocicletas, partes y piezas).
- Revisar las medidas arancelarias para la importación de material CKD de motocicletas para que la producción de la misma vuelva a su curso normal, incluyendo las ventas.
- Analizar la política de industrialización de forma que permita que el sector pueda recibir la inversión necesaria para alcanzar el desarrollo pleno mediante el cual se beneficie la economía del país.

## BIBLIOGRAFIA

- (CEPAL), C. E. (2013). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile .
- (CEPAL)., C. E. (2012). *La inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- Constitucion de la Republica del Ecuador*. (2008). Quito.
- Ministerio de Industrias y Productividad* . (2014).
- Cambridge University Press*. (2016).
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2015). *Inversion Extranjera Directa en America Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2016). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- Fondo Monetario internacional*. (s.f.).
- Gallart, M. A., & Jacinto, C. (1997). *Competencias laborales: tema clave en la articulación educación trabajo*. Montevideo: Cinterfor/OIT.
- INEC. (2014). *Anuario de Estadísticas de Transportes*. Quito.
- Lehnert, R. (1979). La construcción de herramientas. En R. Lehnert, *La construcción de herramientas* (pág. 1). Reverte, 1979.
- Maldonado, G. (2005). *Metodología de Investigación Científica, Tecnicas de Estudio y Proyectos*. Quito.
- Martinez, A. (1996). *La inversion extranjera directa y otras formas de financiamiento externo*. Bogota: Univ. Nacional de Colombia.
- Michael Parkin, Gerardo Esquivel, Mercedes Muñoz. (2007). *Macroeconomía Versión para Latinoamérica*. Mexico: PEARSON.



Ollé, M. (1997). El plan de empresa, como planificar la creacion de una empresa. En M. Ollé, *El plan de empresa, como planificar la creacion de una empresa* (pág. 23). Marcombo.

Productividad, M. d. (2013). *Instructivo para el Solicitante*. Quito : Delfos Consultancy.

Smith, A. (1958). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de naciones. Mexico : FCE.

Úbeda, J. E. (2010). Lecciones de Relaciones Internacionales. En J. E. Úbeda, *Lecciones de Relaciones Internacionales*. Portugal: Aebius.

## LINKGRAFIA

- Alfaro, C. (08 de 2011). *Investigación correlacional e investigación explicativa*. Obtenido de [http://www.academia.edu/7377686/Investigaci%C3%B3n\\_correlacional\\_e\\_investigaci%C3%B3n\\_explicativa](http://www.academia.edu/7377686/Investigaci%C3%B3n_correlacional_e_investigaci%C3%B3n_explicativa)
- Banco Central. (Junio de 2016). *Estadísticas Macroeconómicas*. Recuperado el Enero de 2017, de Estadísticas Macroeconómicas: contenido.bce.fin.ec
- Banco Mundial. (28 de Septiembre de 2016). *Banco Mundial*. Recuperado el Enero de 2017, de Banco Mundial: <http://www.bancomundial.org/>
- BARREZUETA, H. D. (29 de 08 de 2012). *Registro Oficial Organo del Gobierno del Ecuador*. Obtenido de [http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/ACUERDO\\_12\\_392.pdf](http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/ACUERDO_12_392.pdf)
- Carlos Enrique, Laura Florez. (marzo de 2006). *DEFINICIONES, TIPOLOGÍA Y CASOS DE APLICACIÓN COLOMBIANOS*. Obtenido de <https://www.icesi.edu.co>
- Catedu. (2011). *Actividades Industriales*. Obtenido de [industria\\_materiasPrimas.pdf: www.catedu.es/geografos/images/Documentos/.../01\\_industria\\_materiasPrimas.pdf](http://www.catedu.es/geografos/images/Documentos/.../01_industria_materiasPrimas.pdf)
- ECUADOR, S. N. (12 de 12 de 2012). *Servicio al Ciudadano*. Obtenido de [http://www.aduana.gob.ec/pro/to\\_import.action](http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action)
- Europa, C. E. (15 de Noviembre de 2010). *EL TRATAMIENTO DE LAS REGLAS DE ORIGEN EN LOS PAISES DE LA ALADI*. Obtenido de Convenio de Kyoto Revisado (CKR): [http://www.aladi.org/nsfaladi/reuniones.nsf/0b90d092aebabefe032577d2004c0435/8546a3cac719add2032577d2004fb20f/\\$FILE/REGLAS%20DE%20ORIGEN%20EN%20LA%20ALADI%20151110.ppt](http://www.aladi.org/nsfaladi/reuniones.nsf/0b90d092aebabefe032577d2004c0435/8546a3cac719add2032577d2004fb20f/$FILE/REGLAS%20DE%20ORIGEN%20EN%20LA%20ALADI%20151110.ppt).
- Exterior, C. d. (09 de 09 de 2012). *Resolucion N° 64*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-64.pdf>

FMI. (199). *Fondo Monetario Internacional*. Obtenido de Fondo Monetario Internacional:  
<http://www.imf.org/>

(INEN), I. E. (11 de 11 de 2014). *RESOLUCIÓN No. 14 456 MINISTERIO DE INDUSTRIAS Y PRODUCTIVIDAD SUBSECRETARIA DE CALIDAD*. Obtenido de REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RTE INEN 136 "MOTOCICLETAS":  
<http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/11/RTE-136.pdf>

Instituto nacional de estadística y censos (INEC). (Diciembre de 2016). *Ecuador en cifras*. Recuperado el Enero de 2017, de Ecuador en cifras : [www.ecuadorencifras.gob.ec](http://www.ecuadorencifras.gob.ec)

Martinez, V. (2007). *Observatorio de la Economía Latinoamericana*. Obtenido de Observatorio de la Economía Latinoamericana:  
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2007>

*Ministerio de Comercio Exterior*. (2014). Recuperado el 21 de octubre de 2016, de Ministerio de Comercio Exterior: <http://www.comercioexterior.gob.ec/>

MIPRO. (18 de 08 de 2014). *derecho ecuador*. Obtenido de <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2014/agosto/code/RegistroOficialNo313-Lunes18deAgosto2014Suplemento/registro-oficial-no-313---lunes-18-de-agosto-de-2014-suplemento#No14264>

PRO-ECUADOR. (s.f.). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones*. Obtenido de Dirección de Inteligencia Comercial e: <http://www.proecuador.gob.ec/>

Sada, L. (2007). Obtenido de LA TEORÍA DEL EMPLEO DE KEYNES:  
<http://www.peoi.org/Courses/Coursessp/mac/mac8.html>