



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
Sede Santo Domingo

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y
ADUANAS

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS

APLICACIÓN DE LA SOBRE TASA ARANCELARIA EN LOS NEUMÁTICOS Y
SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO EN LA COMPAÑÍA
TRANS TSÁCHILA S.A, SANTO DOMINGO, 2015.

Estudiante:
JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES

Director del Trabajo de Titulación:
ING. CÉSAR MIÑACA LÓPEZ

Santo Domingo – Ecuador
Junio, 2017

**APLICACIÓN DE LA SOBRE TASA ARANCELARIA EN LOS NEUMÁTICOS Y
SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO EN LA COMPAÑÍA
TRANS TSÁCHILA S.A, SANTO DOMINGO, 2015.**

Ing. César Miñaca López
DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

APROBADO

Ing. Carlos Lizano, MBA
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Ab. Marco Saltos
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Ing. Luly Tapia, MBA
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Santo Domingo.....de.....2017.

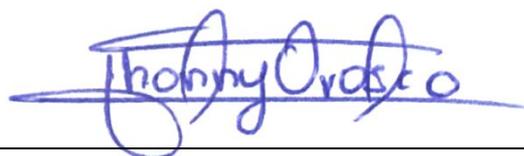
Autor: JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES

Institución: UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL

Título del trabajo: APLICACIÓN DE LA SOBRE TASA ARANCELARIA EN
de Titulación: LOS NEUMÁTICOS Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS
DE MANTENIMIENTO EN LA COMPAÑÍA TRANS
TSÁCHILA S.A, SANTO DOMINGO, 2015.

Fecha: JUNIO, 2017

El contenido del presente trabajo, está bajo la responsabilidad del autor el mismo que no ha sido plagiado.



JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES
C.I.: 171850615-5

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
Sede Santo Domingo

INFORME DEL DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Santo Domingo, 06 de junio de 2017

Ing. Carlos Lizano

**COORDINADOR DE LA CARRERA DE INGENIERÍA DE COMERCIO
EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS.**

Presente.

Estimado Ingeniero.

Mediante la presente tengo a bien informar que el trabajo investigativo realizado por el señor: **OROZCO MORALES JOHNY AUGUSTO**, cuyo tema es: **“APLICACIÓN DE LA SOBRE TASA ARANCELARIA EN LOS NEUMÁTICOS Y SU INCIDENCIA EN LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO EN LA COMPAÑÍA TRANS TSÁCHILA S.A, SANTO DOMINGO, 2015.”**, ha sido elaborado bajo mi supervisión y revisado en todas sus partes, el mismo que no ha sido plagiado por lo cual autorizo su respectiva presentación.

Particular que informo para fines pertinentes

Atentamente,



Ing. Cesar Miñaca López

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO
TRABAJO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	171850615-5
APELLIDO Y NOMBRES:	Orozco Morales Johny Augusto
DIRECCIÓN:	Las Palmeras, Calle Caranqui
EMAIL:	jhonny_om84@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	2757 960
TELÉFONO MOVIL:	0939895743

DATOS DE LA OBRA			
TÍTULO:	Aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos y su incidencia en los costos de mantenimiento en la Compañía Trans Tsáchila S.A, Santo Domingo, 2015		
AUTOR:	Orozco Morales Johny Augusto		
FECHA DE ENTREGA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:	Junio, 2017		
DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:	Ing. César Miñaca López		
PROGRAMA	PREGRADO	X	POSGRADO
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Ingeniero en Comercio Exterior, Integración y Aduanas		
RESUMEN:	<p>En esta presente investigación se analizará cómo influye de manera primordial la transportación urbana en la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchila, en la compañía de transporte urbano Trans Tsáchila S. A., analizando cómo influye sus costos de operación y se vean reflejados en el costo del pasaje urbano para la ciudadanía, y el cual ponderan y valoran los factores que intervienen en la percepción de la calidad de servicio del transporte público en un corredor urbano que se caracteriza por una gestión delegada con tarifa fija y competencia en calidad.</p> <p>Debido a la aplicación de la sobre tasa arancelaria incrementan los precios en las importaciones de neumáticos afectando directamente a los costos de mantenimiento en la transportación urbana incrementaron sus costos de operación, teniendo como efecto al final la disminución de la rentabilidad en los socios de la compañía. Con el estudio efectuado se podrá direccionar a los propietarios de las unidades de transporte público, en la toma de decisiones al momento de adquirir los neumáticos para la reposición de su unidad, dando a conocer de esta manera los beneficios que posee el sector de la transportación pública, dando como resultado un mejor servicio porque la rentabilidad de la compañía se incrementa al disminuir costos de mantenimiento en sus unidades, disminución de pasajes, siendo el usuario final el mayor beneficiario en la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchila. Con el propósito de una mejora continua en la transportación urbana, se debe trabajar mancomunadamente el sector público como lo es, la Ministerio de Transporte, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) Municipales y la Agencia Nacional de Transito con las compañías de transporte brindando capacitaciones cotidianas dando a conocer los servicios y beneficios que el estado otorga al transporte urbano a fin de mejorar la prestación a los usuarios e incentivar a los transportistas.</p>		
PALABRAS CLAVES:	Costos de operación, corredor urbano, GADs		

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

ABSTRACT:	<p>This present study analyzes the influence of urban transportation in the city of Santo Domingo de los Tsáchila, in the company of urban transport Trans Tsáchila S. A., analyzing how it influences its operation costs and how the same are reflected in the cost of the urban transportation for citizenship, as well as they appreciate and assess the factors involved in the perception of the quality of service of public transport in a urban corridor that is characterized by a delegated management with a fixed fee and competition in quality.</p> <p>Because of the application of over-quota tariff rates, prices in imports of tires has increased which has directly affected the costs of maintenance on the buses of public transportation as well as its operating costs and as a result, there is the decrease in profitability in the partners of the company. The present study will guide to the owners of the public transport in the correct decision making at the time of buying tires for their buses helping in this way to obtain benefits resulting in a better service because the profitability of the company is increased by reducing maintenance costs in their buses, decrease of the bus fare, and a final customer who will be benefited in the city of Santo Domingo de los Tsáchila. With the purpose of a continuous improvement in the public transportation, the public sector must work together with the Ministry of Transport, Decentralized Autonomous Municipal Government (GADs) and the National Agency of transit with transport companies providing daily training, introducing the services and benefits that the State grants to urban transport in order to improve the service to the users and to encourage the transporters.</p>
KEYWORDS:	Costs of operation, urban corridor, GADs. (Decentralized Autonomous Municipal Government)

Se autoriza la publicación de este Trabajo de Titulación en el Repositorio Digital de la Institución.

f: _____
JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES
C.I. 171850615-5

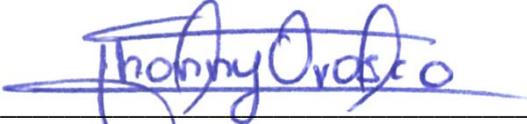


DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES**, C.I. **171850615-5** autor del Trabajo de Titulación titulado: **“Aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos y su incidencia en los costos de mantenimiento en la Compañía Trans Tsáchila S.A, Santo Domingo, 2015”** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Comercio Exterior, Integración y Aduanas** en la Universidad Tecnológica Equinoccial Sede Santo Domingo.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las Instituciones de Educación Superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la BIBLIOTECA de la Universidad Tecnológica Equinoccial a tener una copia del referido trabajo de graduación con el propósito de generar un Repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Santo Domingo, 20 de junio del 2017

f: 
JOHNY AUGUSTO OROZCO MORALES
C.I. 171850615-5



TRANS. TSACHILA S.A.

Fundado el 7 de Abril de 1992 Mediante resolución de la Superintendencia de Compañías
N° 921210535 y transformada según resolución N° 00-QIJ-670 del 13/04/2000

Dirección: Coop. Venceremos, Av. Los Incas y Aztecas, esquina - Telf.: 3711-777
Santo Domingo de los Colorados - Ecuador

Santo Domingo 14 de noviembre del 2015

Licenciado
Oscar Espinoza
**COORDINADOR DE LA CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR,
INTEGRACIÓN Y ADUANAS. UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL
PRESENTE.**

De mi consideración:

Me permito dirigirme a usted; en calidad de Gerente General de la Compañía TRANS TSÁCHILA SA. Empresa pionera en la transportación urbana en Santo Domingo de los Tsáchilas, es necesaria la presente investigación sobre la incidencia de los costos de mantenimientos en la compañía Trans Tsáchila SA. Por la aplicación de la salvaguardia por balanza de pagos. Solicito comedidamente se me incluya dentro del programa de trabajo de titulación, el cual se brindará el respectivo auspicio al presente estudio.

Seguro de contar con su respuesta favorable de la presente; anticipo mi agradecimiento deseándole éxitos en sus labores.

Atentamente,

Ab. Miguel Ángel Guamán
GERENTE GENERAL DE LA COMPAÑÍA TRANS TSÁCHILA SA.



DEDICATORIA

Dedico en primero lugar antes que nada a Dios padre misericordioso, por permanecer conmigo a cada paso de mi vida, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente por el sendero del bien, y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido ejemplo de lucha, perseverancia y compañía durante toda mi formación profesional. En especial por la FÉ depositada en la virgen de Guadalupe y el Sr de Panzaleo, que son el pilar de inspiración, para este logro conseguido.

A mis padres por ser la inspiración de lucha fundamental e importante y por el esfuerzo realizado por ellos. Por su cariño y apoyo incondicional sin importar las adversidades de la vida, por haber sido parte primordial durante todo mi trayecto estudiantil de mi vida ya que fue un arduo camino para verme convertido en un profesional.

A mi querida familia por ser y brindar ejemplo de fortaleza constante en la vida, por enseñarme que con el amor la comprensión y el respeto son armas fundamentales para el diario vivir y así alcanzar nuestros objetivos trazados en la vida...

AGRADECIMIENTO

A Dios. Por haberme permitido ser parte de este mundo y me allá brindado muchas bendiciones, salud y oportunidades para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mi madre Piedad. Por haberme apoyado en todo momento, a su compromiso de lucha y esfuerzo por darme lo mejor, ante todas las adversidades en nuestro hogar por su apoyo incondicional, consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, en esta sociedad.

A mi padre Cesar. Por sus ejemplos de lucha, perseverancia y constancia que lo me caracterizo para ser un hombre de bien, por el valor mostrado para salir adelante y no rendirme jamás.

A mis hermanos Edgar y Pamela. Por la comprensión y el cariño de hermanos brindándonos compañía mi apoyo mutuo y darme fuerzas para salir adelante en los momentos difíciles.

A mis familiares. Por ser ejemplo de unión, comprensión y lucha continua para salir adelante.

A mis maestros. De manera general por brindarme todos sus conocimientos en los salones de clases sus consejos para no desmayar y seguir adelante, de manera especial al ing. Cesar Miñaca a más de ser mi maestro lo considero mi amigo y darle las gracias por esa bienvenida al inicio de mi carrera universitaria y ahora poder cumplirle ese deseo de verme terminado mi carrera.

A mis amigos. En general a Dios que me dio la oportunidad tenerlos tanto en mi trabajo y en mi carrera universitaria por compartir experiencias, risas, lamentos, decepciones, aventuras que es un complemento en mi diario vivir.

De manera especial a mi gran amigo que es como si fuera mi hermano Julio Cesar Chala Cuadros “compa” y también a Karen Vera que fueron de manera especial mi empuje para cumplir este gran objetivo en mi vida ¡Gracias a ustedes!

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Portada.....	i
Sustentación y aprobación de los integrantes del tribunal	ii
Responsabilidad de la autora.....	iii
Informe del director del trabajo de titulación.....	iv
Formulario de registro bibliográfico	v
Declaración y autorización.....	vii
Carta de autorización.....	viii
Dedicatoria.....	ix
Agradecimiento	x
Índice de contenidos.....	xii
Índice de tablas.....	xvi
Índice de figuras	xviii

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

1.1.	Problema de la Investigación.....	1
1.1.1.	Problema a Investigar	1
1.1.2.	Título de la investigación	2
1.1.3.	Planteamiento de la investigación	2
1.1.4.	Formulación del problema de la investigación.....	4
1.1.5.	Sistematización.....	5
1.1.6.	Objetivos.....	5
1.1.6.1.	Objetivo General.....	5
1.1.6.2.	Objetivos Específicos	5
1.1.7.	Justificación	6
1.1.7.1.	Importancia	6
1.1.7.2.	Impacto Social	6
1.1.7.3.	Impacto Teórico.....	6
1.1.7.4.	Implicancia Práctica	6
1.2.	Marco de Referencia.....	7

1.2.1.	Marco teórico.....	7
1.2.1.1.	Antecedentes de la OMC.....	7
1.2.1.2.	La OMC.....	9
1.2.1.3.	Barreras al comercio exterior	10
1.2.1.4.	Medidas arancelarias al comercio exterior	10
1.2.1.5.	La Balanza Comercial	11
1.2.1.6.	Importaciones a Consumo	12
1.2.1.7.	Cupos de Importación de llantas Radiales según los Gremios.....	13
1.2.1.8.	Participación de los Operadores de la Red Convencional de Transporte “RCT” de Santo Domingo de los Tsáchilas.....	14
1.2.1.9.	Negociaciones comerciales.....	17
1.2.1.10.	Obstáculos técnicos al comercio.....	17
1.2.1.11.	Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.....	17
1.2.1.12.	La Constitución de la República del Ecuador	18
1.2.1.13.	Plan Nacional del Buen Vivir.....	21
1.2.1.14.	Resolución del Consejo De Comercio Exterior E Inversiones.....	21
1.2.1.15.	El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).....	24
1.2.1.16.	Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	26
1.2.1.17.	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.....	28
1.2.1.18.	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	31
1.2.1.19.	Tipos de salvaguardias.....	31
1.2.1.19.1.	Salvaguardia por balanza de pagos.....	32
1.2.1.19.2.	Salvaguardia aplicable a productos específicos.....	33
1.2.1.19.3.	Salvaguardia aplicable por devaluación monetaria	34
1.2.1.20.	Instituto Ecuatoriano de Normalización.....	35
1.2.1.20.1.	Especificaciones complementarias	35
1.2.1.20.2.	Bus urbano para redes integradas - ámbito regulatorio	35
1.2.1.20.3.	Ámbito de aplicación.....	36
1.2.2.	Marco Conceptual.....	37
1.2.2.1.	Empresa	37
1.2.2.2.	Globalización.....	37
1.2.2.3.	Arancel.....	38
1.2.2.4.	Importaciones	38

1.2.2.5.	Exportaciones	39
1.2.2.6.	Organización Mundial de Comercio.....	39
1.2.2.7.	Comercio Exterior	39
1.2.2.8.	Comercio Internacional	39
1.2.2.9.	Certificado de Origen	40
1.2.2.10.	Tributos al comercio exterior	40
1.2.2.11.	Barreras arancelarias.....	41
1.2.2.12.	Qué es Balanza Comercial.....	41
1.2.2.13.	Arancel de Aduanas	42
1.2.2.14.	Barreras no arancelarias.....	42
1.2.3.	Marco Temporal/Espacial.....	42
1.2.4.	Marco Legal.....	43

CAPÍTULO 2

MÉTODO

2.1.	Metodología general de la investigación	45
2.1.1.	Hipótesis	45
2.1.2.	Operacionalización de la Variables	45
2.1.3.	Metodología.....	46
2.1.3.1.	Unidad de análisis.....	46
2.1.3.2.	Estrategia metodológica	46
2.1.3.2.1.	Método cuantitativo	46
2.1.3.2.2.	Diseño de investigación.....	46
2.1.3.2.3.	Tipos de investigación	46
2.1.4.	Métodos de investigación.	47
2.1.4.1.	Método inductivo.....	47
2.1.4.2.	Método deductivo	47
2.1.4.3.	Método Analítico.....	47
2.1.4.4.	Método Sintético.....	48
2.1.4.5.	Método Estadístico	48
2.1.5.	Población	48
2.1.6.	Muestra	48
2.1.7.	Fuentes de información	48

2.1.7.1.	Primarias	48
2.1.7.2.	Secundarios.....	49
2.1.8.	Técnicas	49
2.1.9.	Unidad de análisis.....	49
2.1.9.1.	Tabulación y Análisis de Datos	49
2.1.9.2.	Manejo de la Información.....	50

CAPÍTULO 3

RESULTADO

3.1.	Recolección y tratamiento de datos	51
3.1.1.	Compañía de transporte Urbano Trans-Tsáchila	51
3.1.1.1.	Historia de la Compañía	51
3.1.1.2.	Misión.....	52
3.1.1.3.	Visión.....	52
3.1.1.4.	Valores	52
3.1.1.5.	Nuestros servicios.....	52
3.1.1.6.	Nuestra Flota.....	52
3.1.2.	Encuestas	54
3.1.2.1.	Rutas	66

CAPÍTULO 4

DISCUSIÓN

4.1.	Conclusiones.....	78
4.2.	Recomendaciones	80
	Referencias bibliográficas	82

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1.	Balanza Comercial.....	11
Tabla 1.2.	Balanza Comercial, importaciones de neumáticos	13
Tabla 1.3.	Distribución de la Demanda de las Operadoras de Transporte Público Urbano Santo Domingo	16
Tabla 3.1.	Pregunta 1.	54
Tabla 3.2.	Pregunta 2.	55
Tabla 3.3.	Pregunta 3.	56
Tabla 3.4.	Pregunta 4	57
Tabla 3.5.	Pregunta 5	58
Tabla 3.6.	Pregunta 6	59
Tabla 3.7.	Pregunta 7	60
Tabla 3.8.	Pregunta 8	61
Tabla 3.9.	Pregunta 9	62
Tabla 3.10.	Pregunta 10	63
Tabla 3.11.	Pregunta 11	64
Tabla 3.12.	Pregunta 12	65
Tabla 3.13.	Pregunta 13	66
Tabla 3.14.	Recorrido por cada ruta de la Empresa Trans –Tsáchila, Neumático Nacional	67
Tabla 3.15.	Neumático Importado	68
Tabla 3.16.	Comparativo Neumático Nacional vs Importado en kilómetros	69
Tabla 3.17.	Especificaciones Técnicas de los Neumáticos.....	69
Tabla 3.18.	Ingresos por concepto de pasajes completos y preferentes mensual de la Empresa Trans -Tsáchila	70
Tabla 3.19.	Costos y Gastos que incurre la Unidad Vehicular al Operar	70
Tabla 3.20.	Ingreso total de las Unidades de la Compañía Trans-Tsáchila al mes	71
Tabla 3.21.	Ingresos mensuales por Socios	71
Tabla 3.22.	Costos Anuales de una unidad de la Compañía Trans Tsachila	71
Tabla 3.23.	Porcentaje de los costos de neumáticos frente a los costos totales de la compañía.....	72
Tabla 3.24.	Utilidad neta anual de la compañía.....	74
Tabla 3.25.	Cubicación de Neumáticos en un Contenedor High Q.....	76

Tabla 3.26. Cuadro comparativo de Neumáticos importados con y sin el pago de Aranceles al Comercio Exterior	76
---	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1.	Balanza Comercial.....	12
Figura 1.2.	Balanza Comercial, importaciones de neumáticos	13
Figura 1.3.	Participación de los Operadores de la Red Convencional de Transporte “RCT”	14
Figura 1.4.	Estructura.....	36
Figura 1.5.	Bus Tipo Urbano	36
Figura 3.1.	Matriz FODA.....	53
Figura 3.2.	Pregunta 1	54
Figura 3.3.	Pregunta 2.	55
Figura 3.4.	Pregunta 3	56
Figura 3.5.	Pregunta 4	57
Figura 3.6.	Pregunta 5.	58
Figura 3.7.	Pregunta 6.	59
Figura 3.8.	Pregunta 7	60
Figura 3.9.	Pregunta 8	61
Figura 3.10.	Pregunta 9.	62
Figura 3.11.	Pregunta 10	63
Figura 3.12.	Pregunta 11	64
Figura 3.13.	Pregunta 12	65
Figura 3.14.	Pregunta 13	66
Figura 3.15.	Costos Anuales de la Compañía comparando los tipos de Neumáticos	73
Figura 3.16.	Utilidad neta anual de la compañía.....	74
Figura 3.17.	Porcentajes de los Costos de Reposición Anual.....	75

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1. Problema de la Investigación

1.1.1. Problema a Investigar

Los fundamentos técnicos y empíricos para sostener que la principal estrategia para desarrollar una ciudad sustentable en el largo plazo consiste en proveer un sistema de transporte público moderno y atractivo para la población.

Esto plantea un desafío mucho más complejo de lo que se puede imaginar, pues significa crear las condiciones para estimular a los actuales usuarios del transporte público para seguir usándolo, los protagonistas del transporte público brinden una mejor calidad de servicio: mejores unidades, más limpias, mejor presentadas, con mejor trato al usuario, con frecuencias definidas y con horarios preestablecidos. En otras palabras, el servicio de buses debe ser moderno y eficiente.

La movilidad urbana sustentable es un derecho fundamental y debe ir motivada a desestimular el uso del vehículo particular por uno más eficiente, mejorando la transportación pública y fortaleciendo sus políticas de control, que permitan brindar un mejor servicio.

Para evitar que exista irrespeto de los conductores hacia los pasajeros de los buses urbanos, dentro de cinco años deberá estar creada una caja común donde todos los ingresos sean repartidos por igual entre las cooperativas y todos ganen lo mismo. Para que esto tenga éxito habrá que reestructurar las actuales rutas que cubren los buses y hacerlas más cortas para que el cobro se realice por tramos, menciona Jaime Velásquez Director de la CTE.

El transporte público urbano en Santo Domingo, en los últimos años ha tenido un estancamiento en el mejoramiento del servicio debido a que el 70% de las unidades, tienen más 10 años en circulación, lo que ha exigido el cambio a unidades modernas, pero al mismo

tiempo atañe la problemática de los costos de mantenimiento que se han incrementado, una por la inflación, política gubernamental y el comercio exterior.

Desde centenas de años atrás conocemos la aplicación de tributos a las importaciones con el objetivo de: a) frenar la excesiva compra del extranjero, b) tener ingresos el estado por concepto de aranceles, c) segmentar los productos primarios de los secundarios. Al momento de instalar un arancel adicional a que ya consta en las importaciones de los productos, sufre una desaceleración abrupta de las importaciones para productos no suntuarios, pero para productos necesarios, aquí se ocasiona un problema; como es el caso de los neumáticos. Misma que forma parte del 32% de los productos importados. Bajo resolución emitida por el ministerio de Comercio Exterior (COMEX – N11 – 2016).

1.1.2. Título de la investigación

Aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos y su incidencia en los costos de mantenimiento en la compañía Trans Tsáchila S.A. Santo Domingo 2015.

1.1.3. Planteamiento de la investigación

La presente investigación parte de la observación a las importaciones de los neumáticos para buses en los últimos años, mercadería que se encuentran en la lista de los productos que deben someterse a lo dispuesto en la aplicación de la salvaguardia por balanza de pagos sobre neumáticos, y planteando cómo la sujeción a esta norma está impactando en la transportación urbana TRANS TSACHILA SA. 2015 del Ecuador.

El objetivo de esta investigación es conocer la incidencia que tuvo la aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos y su efecto en los costos de mantenimiento en la transportación urbana, así como la comercialización de estos productos.

Considerando qué el Transporte Urbano en el Ecuador está integrado al gremio de Transportistas Nacionales se puede acotar que no todos se beneficia de los derechos que poseen; primero por desconocimiento de las leyes y disposiciones gubernamentales, segundo porque algunos directivos de estas compañías no aprovechan o desconocen estos beneficios que por ley son merecedores. “De tal manera que se excluye de las salvaguardias a las llantas

importadas, de las resoluciones 62, 74 y 88 del Comex, que establecen cupos de importación para varios gremios de transporte del país, entre ellos la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (Fenatrape).”

Que, el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula lo siguiente;

Las partes contratantes reconocen que las partes contratantes comprendidas en el apartado a) del párrafo 4 de este artículo pueden, cuando estén en vías de desarrollo rápido, experimentar dificultades para equilibrar su balanza de pagos, provenientes principalmente de sus esfuerzos por ampliar sus mercados interiores, así como de la inestabilidad de su relación de intercambio.

Con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico, toda parte contratante comprendida en el apartado a) del párrafo 4 de este artículo podrá, a reserva de las disposiciones de los párrafos 10 a 12, regular el nivel general de sus importaciones limitando el volumen o el valor de las mercancías cuya importación autorice, a condición de que las restricciones a la importación establecidas, mantenidas o reforzadas no excedan de los límites necesarios para:

Oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución; o

Aumentar sus reservas monetarias de acuerdo con una proporción de crecimiento razonable, en caso de que sean insuficientes.

En ambos casos, se tendrán debidamente en cuenta todos los factores especiales que puedan influir en las reservas monetarias de la parte contratante interesada o en sus necesidades a este respecto, incluyendo, cuando disponga de créditos exteriores especiales o de otros recursos, la necesidad de prever el empleo apropiado de dichos créditos o recursos.

1.1.4. Formulación del problema de la investigación

- ¿En qué medida incide la aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos en la transportación urbana?
- ¿Qué consecuencias tiene la aplicación de la sobre tasa arancelaria en los costos de mantenimiento de los neumáticos en la transportación urbana?
- ¿De qué manera contribuye esta medida en la competitividad de las empresas ecuatorianas?

Causas

- Aplicación de políticas gubernamentales.
- Mayores costos de mantenimientos de las Unidades de transporte
- Aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos.

Efectos

- Incremento de los pasajes a la ciudadanía.
- Disminución en la rentabilidad por sobre-tasa arancelaria.
- Incremento de precios en los neumáticos importados.

Relación Causas-Efectos

La aplicación de políticas gubernamentales en el país dan paso al incremento de los pasajes, luego de haber cumplido requisitos y estándares de calidad por las empresas de transporte público, para garantizar un servicio acorde y el confort de los usuarios.

Debido a la aplicación de la sobre tasa arancelaria, los costos de mantenimiento se incrementaron dando como efecto disminución de la rentabilidad en los socios de la compañía.

La aplicación de la sobre tasa arancelaria incrementa los precios en las importaciones de neumáticos, afectando la transportación Urbana en Ecuador, debido a la desigualdad en la

repartición de cupos de importación que posee federación Nacional de Transporte Urbano, y en especialmente trae la reducción de las importaciones de neumáticos para buses según la lista de la Resolución 011 del COMEX.

1.1.5. Sistematización

- ¿Es importante saber cómo la sobre tasa arancelaria en los neumáticos incide en los costos de la transportación pública por la adquisición de neumáticos?
- ¿Será necesario conocer el manejo de importación de neumáticos para buses en relación a los precios establecidos?
- ¿Es importante saber cómo varían los precios de los neumáticos en los últimos años?
- ¿Será necesario conocer la rentabilidad de los socios para ver si es factible?

1.1.6. Objetivos

1.1.6.1. Objetivo General

Determinar la incidencia en los costos de mantenimiento en la compañía Trans Tsáchila S.A. por la aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos, así como la rentabilidad en los socios, debido a la implementación de este reglamento en las importaciones.

1.1.6.2. Objetivos Específicos

- Determinar los costos de mantenimiento en la transportación pública de la compañía Trans Tsáchila S.A.
- Analizar el precio histórico de las importaciones de los neumáticos.
- Analizar el impacto de la medida en los socios de la compañía Trans Tsáchila S.A.
- Determinar el nivel de variación en la rentabilidad de los socios de la compañía Trans Tsáchila S.A.

1.1.7. Justificación

1.1.7.1. Importancia

En el contexto de la industria nacional se conoce de la participación de neumáticos en la transportación urbana es insuficiente para abastecer la demanda para la respectiva operación de las unidades, es por ello que se da la necesidad de recurrir a las importaciones de neumáticos y aún más a precios asequibles, variedades, calidad, y con facilidades de pago.

1.1.7.2. Impacto Social

Observando la política comercial en el Ecuador se conoce la dificultad en la importaciones debido a las imposiciones de salvaguardias a los neumáticos es complicado para los propietarios de las unidades enfrentarse al incremento en sus costos operacionales, dando como efecto la decisión de incrementar los pasajes para equilibrar los egresos vs los ingresos y tener un utilidad por la unidad de transporte.

1.1.7.3. Impacto Teórico

Mediante la adopción de acuerdos internacionales como es el caso de la OMC quien en un acuerdo resuelve, que por estabilizar la balanza de pagos, se puede colocar medidas de protección, para nivelar este indicador principal dentro de la economía de un país, por tal motivo el impacto obtenido es de trascendencia mundial, ya que los socios comerciales de Ecuador, se ven afectados en sus negocios internacionales, principalmente Importaciones y Exportaciones.

1.1.7.4. Implicancia Práctica

El presente trabajo investigativo, otorga a sus observadores una base sólida y confiable, en cuanto al estudio actual, de la situación comercial de Ecuador con sus Proveedores que se han visto afectados por la aplicación de esta resolución. . Así como en la adopción de barreras arancelarias, amparadas en acuerdos o convenios internacionales que sirven como escudo comercial y proteccionista, frente amenazas económicas que tiene el país, en este caso Ecuador.

1.2. Marco de Referencia

Ecuador al ser un país en vías de desarrollo, debe mejorar el nivel de confianza para el inversionista, de esta manera competir en el marco del comercio internacional de mercancías, para lo cual debe afrontar retos y buscar estrategias que le permitan posicionarse mejor en el mercado ecuatoriano y luego en el exterior con industrias sólidas.

1.2.1. Marco teórico

Para desarrollar la investigación es importante utilizar y revisar la información y el material bibliográfico de acuerdo al tema que se va a desarrollar, para lo cual debemos plantear las siguientes definiciones:

1.2.1.1. Antecedentes de la OMC

(OMC, 2016), Manifiesta lo siguiente,

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es el único organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Su principal propósito es asegurar que las corrientes comerciales circulen con la máxima facilidad, previsibilidad y libertad posible.

“La Organización Mundial del Comercio nació en 1995, lo que la convierte en una de las organizaciones internacionales más jóvenes. La OMC nació a raíz del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), establecido tras la segunda guerra mundial”, menciona (OMC, 2016).

(OMC, 2016), Detalla a continuación;

En los últimos 50 años hemos asistido a un crecimiento excepcional del comercio mundial. Las exportaciones de mercancías han registrado un aumento promedio anual del 6 por ciento y, en 2000, el total de los intercambios comerciales era 22 veces superior al nivel alcanzado en 1950. El GATT y la OMC han contribuido a crear un sistema comercial fuerte y próspero que ha permitido lograr un crecimiento sin precedentes.

El sistema se creó mediante una serie de negociaciones comerciales, o rondas, celebradas en el marco del GATT. Las primeras rondas se centraron principalmente en las reducciones

arancelarias, si bien posteriormente las negociaciones pasaron a incluir otras cuestiones arancelarias como las medidas antidumping y no arancelarias. La última ronda — la Ronda Uruguay, que se desarrolló entre 1986 y 1994 fue el lugar de nacimiento de la OMC.

Las negociaciones continuaron luego de la Ronda Uruguay. Una de ellas en febrero de 1997 donde se dio el acuerdo sobre los servicios de telecomunicaciones, con 69 gobiernos a favor y una serie de medidas de liberalización no acordadas en la Ronda de Uruguay.

(OMC, 2016), expresa que;

Posterior 40 gobiernos lograron negociaciones sobre el comercio en franquicia arancelaria de los productos de tecnología de la información, y 70 Miembros concertaron un acuerdo sobre los servicios financieros que abarca más del 95 por ciento del comercio de servicios bancarios, de seguros, de operaciones con valores y de información financiera.

“En lo posterior del año 2000 se iniciaron nuevas conversaciones sobre la agricultura y los servicios, que se han incorporado ahora a un programa de trabajo, Programa de Doha para el Desarrollo, con una visión más amplia que la Cuarta Conferencia Ministerial de la OMC”, según la (OMC, 2016)

(OMC, 2016), detalla lo siguiente,

Beneficiario este programa a la realización de negociaciones y otros trabajos en lo que respecta a los aranceles sobre productos no agrícolas, la cuestión del comercio y el medio ambiente, normas de la OMC como las relativas a las medidas antidumping y las subvenciones, las inversiones, la política de competencia, la facilitación del comercio, la transparencia de la contratación pública, la propiedad intelectual y una serie de cuestiones planteadas por los países en desarrollo en cuanto dificultades con las que tropiezan en la aplicación de los actuales Acuerdos de la OMC.

Debido al crecimiento constante de la población mundial, así como también el comercio entre países, se empezó a ver deterioro poco a poco de las relaciones entre países, por lo cual los líderes políticos más importantes del Mundo, adoptaron una postura de integración, la cual llevo a que se formó la Organización Mundial de Comercio (OMC), con el objetivo de darle prolijidad a la Comercio Internación, evitando o restando las medidas arancelarias y no

arancelarias que adoptan los países para frenar o cerrar las puertas a la libre competencia de empresas de un país a otro.

(OMC, 2016), explica a continuación,

Enmarcados en este contexto la OMC realiza contantes rondas, entre los países miembros de la organización, con el fin de proponer acuerdos para el bienestar común, y para la liberación del Comercio Internacional de mercancías, Acuerdos que se proponen por deficiencias en distintas áreas, y ayudan a tener un marco legal en donde respaldarse a fin de no obstruir el comercio.

1.2.1.2. La OMC

(OMC, 2016), manifiesta lo siguiente,

Se entiende por OMC a una organización creada con bases sólidas en el desarrollo, sostenibilidad, apoyo, control, seguimiento y sustentabilidad del Comercio Exterior, apoyados de una base legal denotada por normas, reglamentos, acuerdos firmados por los países Miembros, quienes son los avales de estos documentos para que se hagan respetar, en la práctica del comercio y otras actividades que se efectúan, y afectan a más de un País a la vez.

En las Negociaciones comerciales los Acuerdos de la OMC abarcan las mercancías, los servicios y la propiedad intelectual. En ellos se establecen los principios de la liberalización, así como las excepciones permitidas. Incluyen los compromisos contraídos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio y de abrir y mantener abiertos los mercados de servicios. Establecen procedimientos para la solución de diferencias. Esos Acuerdos no son estáticos; son de vez en cuando objeto de nuevas negociaciones, y pueden añadirse al conjunto nuevos acuerdos. Muchos de ellos se están negociando actualmente en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo, iniciado por los Ministros de Comercio de los Miembros de la OMC en Doha (Qatar) en noviembre de 2001.

“La negociación internacional de tipo comercial, se enfoca en empresas que proviene de países diferentes y buscan acuerdos de comercialización de bienes y servicios en países distintos al del proveedor del bien o servicio”. (Flores), menciona que para una libré negociación entre países deben existir acuerdos comerciales, para que en momentos necesarios sirvan de base legal, y se las empresas interesadas puedan acogerse a las mismas,

dando a ello un respaldo integrar a las negociaciones que llevan por medio, tiempo, recursos humanos, recursos materiales y recursos económicos.

Existen distintas situaciones al momento de realizar Comercio Exterior, es por ello que la OMC tiene un centro de Solución de diferencias, el procedimiento de la OMC para resolver controversias comerciales en el marco del Entendimiento sobre Solución de Diferencias es vital para la observancia de las normas, y en consecuencia para velar por la fluidez de los intercambios comerciales. Los países someten sus diferencias a la OMC cuando estiman que se han infringido los derechos que les corresponden en virtud de los Acuerdos. Los dictámenes de los expertos independientes designados especialmente para el caso se basan en la interpretación de los Acuerdos y de los compromisos contraídos por cada uno de los países.

1.2.1.3. Barreras al comercio exterior

(MARTINEZ, 2014)

Esta herramienta está basada en la consultoría realizada por el Ministerio de Comercio Exterior, para la identificación y gestión de medidas arancelarias y no arancelarias aplicadas por terceros países y que limitan el acceso de las exportaciones nacionales.

Los aranceles son barreras impositivas. En otras palabras, se fija una tasa en las aduanas incrementando artificialmente el precio de las mercancías exteriores haciéndolas menos competitivas respecto a la producción interna.

No todos los aranceles son iguales: algunos gravan cada unidad importada (aranceles específicos), mientras que otros gravan un porcentaje fijo del valor del bien (aranceles ad valorem) como, por ejemplo, un 25%. Combinando ambos, tendríamos los aranceles mixtos que integrarían una cantidad fija y un porcentaje sobre el valor del producto o servicio.

1.2.1.4. Medidas arancelarias al comercio exterior

Según el COPCI, habla acerca del tema lo siguiente;

Art. 76.- Forma de expresión.- Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos

(mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador.

Art. 77.- Modalidades de aranceles.- Los aranceles podrán adoptarse bajo distintas modalidades técnicas, tales como: a. Aranceles fijos, cuando se establezca una tarifa única para una subpartida de la nomenclatura aduanera y de comercio exterior; o, b. Contingentes arancelarios, cuando se establezca un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de mercancías importadas o exportadas, y una tarifa diferente a las importaciones o exportaciones que excedan dicho monto. Se reconocerán también otras modalidades que se contemplen en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador. Los aranceles nacionales deberán respetar los compromisos que Ecuador adquiriera en los distintos tratados internacionales debidamente ratificados, sin perjuicio del derecho a aplicar medidas de salvaguardia o de defensa comercial a que hubiere lugar, que superen las tarifas arancelarias establecidas en el marco legal.

1.2.1.5. La Balanza Comercial

La balanza comercial refleja la participación económica de un país, mediante la diferencia entre importaciones y exportaciones que se realizan en un periodo determinado, la participación de la importación de neumáticos ha sido importante dado que el año 2007 se importaron 34.69 millones representando el 0.34% del total de importaciones, teniendo un crecimiento paulatino hasta el 2012 con 97.72 millones, cayendo para el 2013 y recuperándose para el 2014 en 90.85 millones, pero a raíz de la sobretasa arancelaria tuvo una caída a 66.74 millones que representa el 0.40% del total de importaciones.

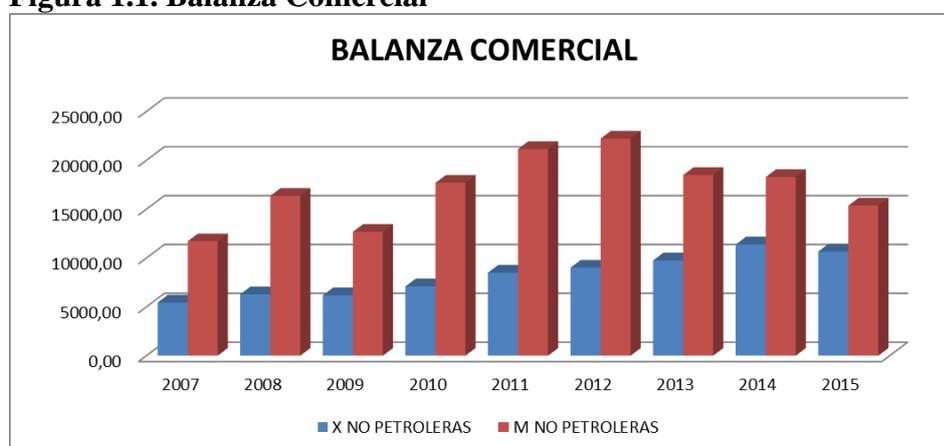
Tabla 1.1. Balanza Comercial

FOB - DÓLAR (MILLONES \$)					
Año	X no petroleras	M no petroleras	M llantas	% participacion	% rendimiento bc
2007	\$ 5.445,37	\$ 11.717,82	34,69	0,30%	-\$ 6.272,46
2008	\$ 6.287,40	\$ 16.364,06	45,72	0,28%	-\$ 10.076,67
2009	\$ 6.179,96	\$ 12.678,75	47,54	0,37%	-\$ 6.498,80
2010	\$ 7.093,90	\$ 17.694,97	83,12	0,47%	-\$ 10.601,07
2011	\$ 8.500,87	\$ 21.156,54	83,81	0,40%	-\$ 12.655,66
2012	\$ 9.016,20	\$ 22.220,30	97,72	0,44%	-\$ 13.204,10
2013	\$ 9.749,30	\$ 18.488,80	88,89	0,48%	-\$ 8.739,50
2014	\$ 11.385,20	\$ 18.288,20	90,85	0,50%	-\$ 6.903,00
2015	\$ 10.667,20	\$ 15.360,50	66,74	0,43%	-\$ 4.693,30

Fuente: Banco Central, s.f.

La Balanza Comercial refleja el flujo de las importaciones en contraposición con las exportaciones de un país en un periodo determinado, en este caso en especial, observamos la interacción económica que ha tenido Ecuador, desde el año 2007 la balanza comercial fue negativa en 6272.46 dólares teniendo un decrecimiento año tras año hasta llegar a 13204.10 dólares en el 2012, situación que mejoró debido al crecimiento de las exportaciones de productos para el año 2013, 2014 y 2015 que fue de 10667.20 dólares dando un resultado en la balanza comercial de 4693.30 dólares negativos pero con una situación manejable desde el punto de vista empresarial.

Figura 1.1. Balanza Comercial



Fuente: Banco Central, s.f.

1.2.1.6. Importaciones a Consumo

Art. 147 Importación para el consumo del COPCI.- Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.

- **Importaciones de Neumáticos**

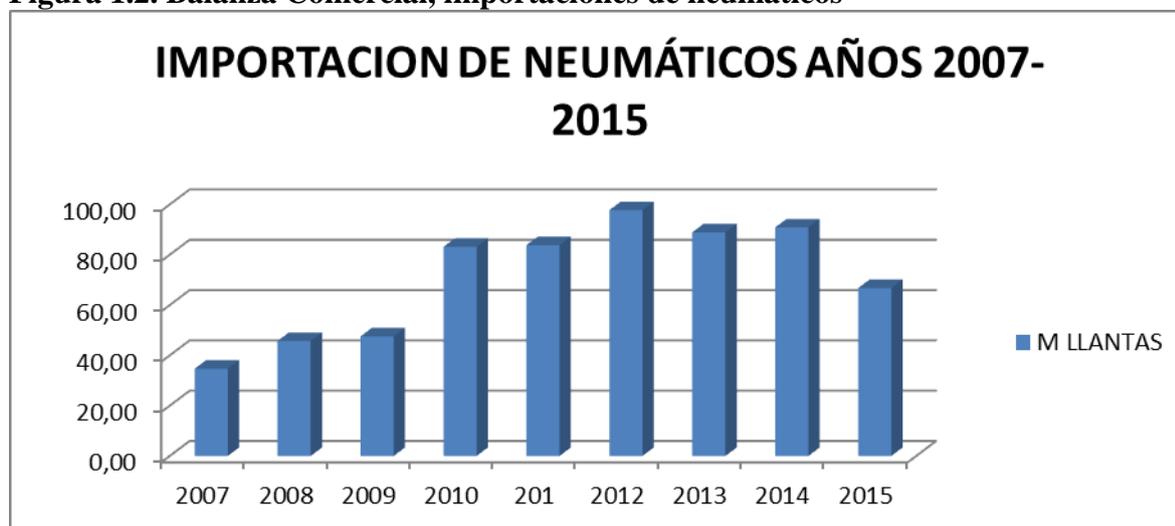
Tabla 1.2. Balanza Comercial, importaciones de neumáticos

IMPORTACIONES DE NEAUMÁTICOS (2007-2015)				
PESO EN TM	FOB- MILES	CIF-MILES	AÑO	PORCENTAJE
12.277,69	34.685,54	38.092,48	2007	
14.827,85	45.720,77	49.997,42	2008	131,82%
14.283,59	47.536,72	50.392,76	2009	103,97%
23.825,68	83.120,01	90.434,51	2010	174,85%
19.321,88	83.805,04	88.103,50	2011	100,82%
20.459,62	97.715,40	102.947,16	2012	116,60%
20.924,32	88.890,30	92.944,86	2013	90,97%
22.606,66	90.848,22	95.994,52	2014	102,20%
19.264,70	66.735,56	70.580,00	2015	73,46%
5.252,98	15.952,60	16.550,96	2016	23,90%

Fuente: Banco Central, s.f.

Observando las importaciones de neumáticos del año 2007 se puede ver que de 38.09 millones creció a 102.97 millones en el año 2012 decreciendo en el 2015 a 70.58 millones producto de la aplicación de la sobre tasa arancelaria, y para el 2016 decreció a 16.55 millones un 300%, dando a conocer el resultado de la medida aplicada por el gobierno.

Figura 1.2. Balanza Comercial, importaciones de neumáticos



Fuente: Banco Central, s.f.

1.2.1.7. Cupos de Importación de llantas Radiales según los Gremios

(COMEX, 2007), expresa lo siguiente;

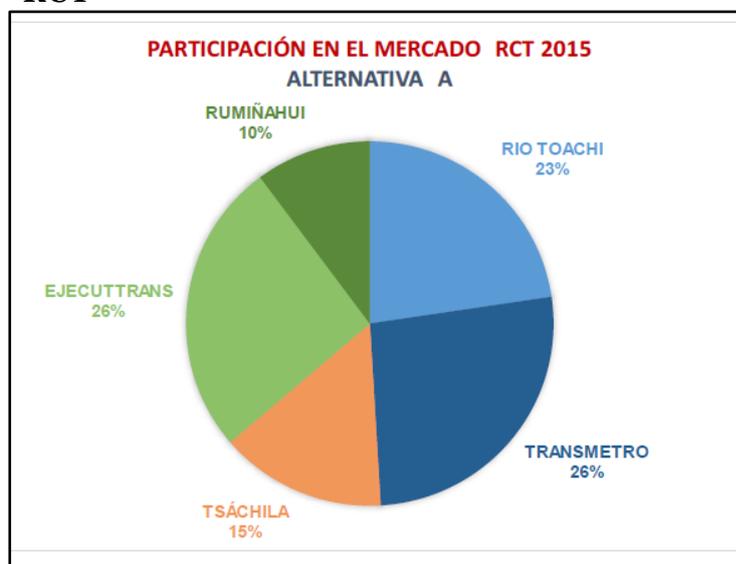
Tiene el 0%(ad-valorem y específico) solamente para: un cupo de 43.987 unidades a favor de FENACOTIP, 94.820 unidades a favor de FENATRAPE, 11.681 unidades a favor de FENATU, 8.066 unidades a favor de la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, 5.696 unidades a favor de la Cámara de transporte público masivo del distrito metropolitano de Quito y provincia de Pichincha, hasta el consumo total de unidades.

1.2.1.8. Participación de los Operadores de la Red Convencional de Transporte “RCT” de Santo Domingo de los Tsáchilas

En ciudad de santo domingo existen 5 operadores de transporte urbano en la cual se establecieron nuevas rutas para brindar un servicio óptimo de calidad enfocado en el camino de la excelencia en el ámbito de la transportación llegando a estándares internacionales.

La nueva distribución de los operadores dependerá de la selección de las alternativas A o B. Las diferencias son menores al 1% y se realizará el ajuste dentro de la operación del Anillo Vial.

Figura 1.3. Participación de los Operadores de la Red Convencional de Transporte “RCT”



Fuente: Dirección Municipal de Movilidad y Transporte, 2016

- La empresa Tsáchila, está de principal en el subcorredor Lorena y en los sectores urbanos de Vivienda Municipal (Sur), Brisas y UCOM con sus respectivas extensiones.

- La empresa Rumiñahui, está de principal en los sectores urbanos de Rumiñahui, Santa Martha (Este), Bengala, Juan Eulogio y Che Guevara con sus respectivas extensiones.
- La empresa Ejecutrans es asignada a la operación de los corredores Chone, Quevedo y Quito y en el subcorredor Juan Montalvo.
- La empresa Transmetro está de principal en los corredores Chone y Quito y en la zona urbana de Unificados, Villa Florida y H. Maldonado.
- La Cooperativa Río Toachi está de principal en los corredores Quevedo, Quinindé-Río Toachi y el subcorredor Juan Montalvo.

A seguir la tabla de asignación de la demanda, líneas y proyección de flota:

Tabla 1.3. Distribución de la Demanda de las Operadoras de Transporte Público Urbano Santo Domingo

DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA Y LÍNEAS ENTRE OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SANTO DOMINGO “ALTERNATIVA A”										
Línea	Empresa	Líneas Asignadas	Itinerarios 2015	Demanda por ruta	Participación en el mercado RCT 2015		División de la demanda entre Transmetro y Río Toachi		Participación en el mercado y demanda 2013	
L1	RIO TOACHI	1	Centro de Rehabilitación – Terminal Terrestre	16223	55,549	22.7%	49.1%	46.2%		
L2		2	San Carlos – La Cadena	9818						
L3		3	Rio Verde – Complejo Ramia, Sueño de Bolívar, EPACEM	12824						
L4		4	Parque de la Juventud – Unidos Venceremos, Santa Martha	4997						
L5		5	El Proletariado, 15 de Septiembre, Prov. Unidas – Hospital Sto. Dgo.	7723						
L24		6	Anillo Vial, Río Toachi	3965						
L6	TRANSMETRO	1	Unificados, Los Naranjos – Terminal Terrestre	6016	64,746	26.4%	120.29 5	53.8%	121,576	49.6 %
L7		2	Coop. Miraflores, Los Naranjos – Bombolí	10524						
L8		3	17 de Diciembre – Brasilia del Toachi, El Paraíso	9715						
L9		4	Heriberto Maldonado – Coop. 9 de Diciembre	9626						
L10		5	Villaflorida – Coop. 09 de Diciembre	7566						
L11		6	Terminal Terrestre – Luz del Día, Luis Burneo	6383						
L24		7	Anillo Vial – Transmetro	14916						
L12	TSÁCHILA	1	Defensores del Paquisha – Uniandes	9878	35,964	14.7%	NO APLICA		32,261	14.4 %
L13		2	Uniandes – El Portón	10179						
L14		3	Plan de Vivienda – La Chozza, Brisas II	8654						
L15		4	Plan de Vivienda – Ucom II, Las Acacias	7253						
L16	EJECUTRANS	1	Chiguilpe, Maya Moncayo – Indio Colorado	6718	64,007	26.1%	NO APLICA		64,789	26.4 %
L17		2	UTE, Montoneros – Parque de la Juventud	8919						
L18		3	Quevedo – Terminal Terrestre	19109						
L19		4	El Marquez – Redondel de los Continentes	2295						
L20		5	Bellavista, Ciudad Verde – Terminal Terrestre	8085						
L24		6	Anillo Vial – Ejecutrans	18881						
L21	RUMIÑAHUI	1	Bengala – Santa Martha	4919	24,945	10.2%	NO APLICA		23,580	9.6%
L22		2	Che Guevara – 16 de Marzo, Rumiñahui	7969						
L23		3	Juan Eulogio – Santa Martha	12058						
TOTAL ALTERNATIVA A				245,211	245,211	100%			245,206	100%

Fuente: Dirección Municipal de Movilidad y Transporte, 2016

1.2.1.9. Negociaciones comerciales

Los negocios internacionales son las transacciones privadas y gubernamentales que involucran a dos o más países. Se componen de dos partes principales:

El comercio exterior, el cual se refiere a las condiciones, formas y contenido que presenta el intercambio de bienes y servicios; exactamente, son las leyes y regulaciones nacionales para manejar el comercio internacional.

El comercio internacional, el cual se refiere a todas las operaciones comerciales, importaciones y exportaciones, inversión directa, financiación internacional, mercadeo, etc., que se realizan mundialmente y en la cual participan las diferentes comunidades nacionales.; menciona (Flores)

Las negociaciones comerciales se dan por la necesidad de un producto o servicio, el cual está ofertado por una empresa, a la cual contactamos, y dialogamos para adquirir dicho producto en este caso, siempre y cuando sea de nuestro agrado, el producto, el valor del mismo, su calidad, procedencia, y demás características que pesan al momento de una negociación. La negociación Internacional tiene la peculiaridad de que las empresas, o partes negociadoras son de distintos países, por lo cual es diferente y de una u otra manera extraño, ya que su cultura es otra, sus políticas son indiferentes, gustos, y demás aspectos que influyen en este momento.

1.2.1.10. Obstáculos técnicos al comercio

Medidas tomadas por los gobiernos con el propósito de restar las importaciones, tema que lleva a la controversia entre países, porque son de una u otra forma trabas embarazosos que aplican los gobiernos para frenar, disminuir y evitar las importaciones de ciertos productos en grandes cantidades, por lo cual realizar requerimientos difíciles de cumplir, o mismos que llevan tiempos extensos en obtenerlos para poder realizar la importación.

1.2.1.11. Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio

(OMC, 2016), describe a continuación,

El objetivo del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (Acuerdo OTC) es que los reglamentos técnicos, las normas y los procedimientos de evaluación de la conformidad no sean discriminatorios ni creen obstáculos innecesarios al comercio. Al mismo tiempo, el Acuerdo reconoce el derecho de los Miembros de la OMC a aplicar medidas para alcanzar objetivos normativos legítimos, tales como la protección de la salud y la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente. El Acuerdo OTC recomienda firmemente a los Miembros que basen sus medidas en normas internacionales como medio de facilitar el comercio. Las disposiciones sobre transparencia del Acuerdo tienen por objeto crear un entorno comercial previsible.

1.2.1.12. La Constitución de la República del Ecuador

Capítulo Cuarto Régimen De Competencias

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento.

Las medidas políticas adoptadas por los gobiernos son responsabilidad del ente administrativo, dando un lineamiento gubernamental que desea el bienestar social de las personas, empresas públicas y privadas.

Sección Segunda Política Fiscal

Art. 285.- La política fiscal tendrá como objetivos específicos:

2. La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados.

Mediante la aplicación de tributos, aranceles e impuestos el estado consigue el ingreso necesario para el trabajo gubernamental donde puedan desarrollar las políticas necesarias en favor de la población. Realizar una redistribución del ingreso que genera la población económicamente activa en la totalidad del territorio ecuatoriano.

Art. 287.- Toda norma que cree una obligación financiada con recursos públicos establecerá la fuente de financiamiento correspondiente. Solamente las instituciones de derecho público podrán financiarse con tasas y contribuciones especiales establecidas por ley.

El gobierno tiene la facilidad de establecer normas o leyes que sirvan de apalancamiento para el desarrollo del mismo estado, dado que el estado tiene obligación de invertir y desarrollar las capacidades de los sectores estratégicos de un país.

Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos.

La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

Art. 301.- Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrán establecer, modificar, exonerar y extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley.

Art. 302.- Las políticas monetaria, crediticia, cambiaria y financiera tendrán como objetivos:

1. Suministrar los medios de pago necesarios para que el sistema económico opere con eficiencia.
2. Establecer niveles de liquidez global que garanticen adecuados márgenes de seguridad financiera.
3. Orientar los excedentes de liquidez hacia la inversión requerida para el desarrollo del país.
4. Promover niveles y relaciones entre las tasas de intereses pasivos y activos que estimulen el ahorro nacional y el financiamiento de las actividades productivas, con el propósito de mantener la estabilidad de precios y los equilibrios monetarios en la balanza de pagos, de acuerdo al objetivo de estabilidad económica definido en la Constitución.

Art. 303.- La formulación de las políticas monetaria, crediticia, cambiaria y financiera es facultad exclusiva de la Función Ejecutiva y se instrumentará a través del Banco Central. La ley regulará la circulación de la moneda con poder liberatorio en el territorio ecuatoriano.

La ejecución de la política crediticia y financiera también se ejercerá a través de la banca pública. El Banco Central es una persona jurídica de derecho público, cuya organización y funcionamiento será establecido por la ley.

Art. 304.- La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.
3. Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.
4. Contribuir a que se garanticen la soberanía alimentaria y energética, y se reduzcan las desigualdades internas.
5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.
6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.

Art. 305.- La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva.

Realizando un análisis de los artículos 300 al 305 podemos decir que la función ejecutiva es el ente encargado de colocar nuevos aranceles o restricciones necesarias para las actividades comerciales internas o externas en el país, mismas que representan los pensamientos económicos y de crecimiento que tiene el país para su futuro, también considerar que los impuestos colocados son utilizados para la redistribución de la riqueza a los diferentes sectores productivos del país. El objetivo de la aplicación de estas medidas se da para evitar prácticas incorrectas o desleales por parte del sector privado externo.

Sección Séptima Política Comercial

Art. 306.- El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal.

El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.

Mediante las medidas optadas por el gobierno, el mismo puede discriminar a ciertas importaciones que afecten negativamente a la producción, optando por estas barreras para proteger al producto nacional.

1.2.1.13. Plan Nacional del Buen Vivir

Según (III, 2016), menciona al respecto;

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población

“Mejorar la calidad de vida de la población es un reto amplio que demanda la consolidación de los logros alcanzados mediante el fortalecimiento de políticas intersectoriales y la consolidación del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social.”
PNBV 2013-2017

Amparados en el PNBV la empresa pública de transporte terrestre de Santo Domingo ha tenido por bien reestructurar la transportación urbana mediante el plan de modalidad sustentable de transporte. Para ello se exigió el cambio del parque automotor de las compañías y cooperativas de transporte con el propósito de brindar un servicio de buena calidad a la ciudadanía de Santo Domingo de los Tsáchilas.

1.2.1.14. Resolución del Consejo De Comercio Exterior E Inversiones

Que, el art. 125 del Reglamento al libro IV del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), faculta al Ministerio de Comercio Exterior, es su calidad de

órgano rector de la política de comercio exterior, efectuar las notificaciones y demás procedimientos respecto de las medidas de protección de balanza de pagos, ante las organizaciones multilaterales, regionales o subregionales de los tratados o acuerdos comerciales de los que forme parte el Ecuador.

Que, el art. 88 del COPCI determina que el Estado ecuatoriano mediante el organismo rector en materia de política comercial, podrá adoptar medidas de defensa comercial que puede restringir las importaciones de productos para proteger así su balanza de pagos, tales como las salvaguardias y cualquier otro mecanismo reconocido por los tratados internacionales, debidamente ratificados por el Ecuador.

Que, mediante Oficio No. MCPE-DM-O-2015-005, de fecha 4 de marzo de 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justificó la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador, recomendando la adopción de una medida que incida sobre el nivel general de las importaciones por un período de 15 meses.

RESUELVE:

Artículo Primero.- Establecer una sobre tasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje al porcentaje ad-valorem determinado para las importaciones a consumo de las sub-partidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

Resolución N° 011-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que, el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo,

cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico.

RESUELVE:

Artículo Primero.- Establecer una sobre tasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importación y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el anexo de la presente resolución.

La sobre tasa arancelaria será adiciones a los aranceles aplicables vigentes, conforma al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

Resolución N° 599

Que mediante Resolución 541 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones - COMEXI, publicada en el Registro Oficial No. 128 de 11 de febrero de 2010, se emite dictamen favorable para el diferimiento a 0% de los cupos de importación de llantas que se encuentran dentro de la sub-partida arancelaria 4011.20.10.00 a favor de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público del Ecuador, (FENACOTIP), Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, (FENATRAPE) y Federación Nacional de Transporte Urbano, (FENATU);

Que mediante comunicación de 17 de septiembre de 2010, la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, solicita al COMEXI, se le permita la importación de 8.896 unidades de llantas libre de aranceles, correspondiente a la sub-partida 401 1.20.10.00

RESUELVE: Artículo 1.- Emitir dictamen favorable para diferir a 0% de ad-valorem el Arancel Nacional de importaciones de 8.896 llantas bajo la sub-partida arancelaria 4011.20.10.00., a favor de la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador. Los cupos otorgados son intransferibles y tendrán vigencia por el plazo de un año, contados a partir de su fecha de vigencia.

Artículo 2.- Disponer que la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador haga uso de este beneficio en favor de todos los miembros de la Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador e informe semestralmente al Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) sobre las importaciones realizadas y el buen uso del beneficio, los mismos que serán verificados por parte de las mencionadas Secretarías de Estado con el apoyo del Servicio de Rentas Internas (SRI) y la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), hecho lo cual se informará al COMEXI.

1.2.1.15. El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)

(COPCI, 2014), expresa lo siguiente,

Es la base legal que rige el Comercio Exterior en Ecuador (COPCI, 2014), está conformado por 5 libros que contienen el contenido completo para poder realizar Comercio Internacional, a continuación vamos a observar las medidas restrictivas que aplica el gobierno para frenar las importaciones:

Título II DE LAS MEDIDAS ARANCELARIAS Y NO ARANCELARIAS PARA REGULAR EL COMERCIO EXTERIOR

Capítulo II MEDIDAS NO ARANCELARIAS DEL COMERCIO EXTERIOR

Art. 78.- Medidas no arancelarias.- El Comité de Comercio Exterior podrá establecer medidas de regulación no arancelaria, a la importación y exportación de mercancías, en los siguientes casos:

- a. Cuando sea necesario para garantizar el ejercicio de un derecho fundamental reconocido por la Constitución de la República;

- b. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en tratados o convenios internacionales de los que sea parte el Estado ecuatoriano;
- c. Para proteger la vida, salud, seguridad de las personas y la seguridad nacional;
- d. Para garantizar la preservación del medio ambiente, la biodiversidad y la sanidad animal y vegetal;
- e. Cuando se requiera imponer medidas de respuesta a las restricciones a exportaciones ecuatorianas, aplicadas unilateral e injustificadamente por otros países, de conformidad con las normas y procedimientos previstos en los respectivos acuerdos comerciales internacionales y las disposiciones que establezca el órgano rector en materia de comercio exterior;
- f. Cuando se requieran aplicar medidas de modo temporal para corregir desequilibrios en la balanza de pagos;
- g. Para evitar el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas; y,
- h. Para lograr la observancia de las leyes y reglamentos, compatibles con los compromisos internacionales, en materias tales como controles aduaneros, derechos de propiedad intelectual, defensa de los derechos del consumidor, control de la calidad o la comercialización de productos destinados al comercio internacional, entre otras.

Título III DE LAS MEDIDAS DE DEFENSA COMERCIAL

Capítulo I

Art. 88.- Defensa comercial.- El Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, de conformidad con lo establecido en esta normativa, así como en los instrumentos internacionales respectivos, adoptará medidas comerciales apropiadas para:

- a. Prevenir o remediar el daño o amenaza de daño a la producción nacional, derivado de prácticas desleales de dumping y subvenciones;
- b. Restringir o regular las importaciones que aumenten significativamente, y que se realicen en condiciones tales que causen o amenazan causar un daño grave, a los productores nacionales de productos similares o directamente competidores;
- c. Responder a medidas comerciales, administrativas, monetarias o financieras adoptadas por un tercer país, que afecten los derechos e intereses comerciales del Estado ecuatoriano,

siempre que puedan ser consideradas incompatibles o injustificadas a la luz de los acuerdos internacionales, o anulen o menoscaben ventajas derivadas de un acuerdo comercial internacional;

- d. Restringir las importaciones o exportaciones de productos por necesidades económicas sociales de abastecimiento local, estabilidad de precios internos, o de protección a la producción nacional y a los consumidores nacionales;
- e. Restringir las importaciones de productos para proteger la balanza de pagos; y,
- f. Contrarrestar cualquier afectación negativa a la producción nacional conforme a lo previsto en los convenios internacionales debidamente ratificados por Ecuador.

Mediante acuerdos comerciales internacionales podrá limitarse la aplicación de estas medidas o establecerse otros mecanismos específicos de defensa comercial, por origen o procedencia de las mercancías.

Dentro de las medidas de defensa comercial que podrá adoptar el organismo rector en materia de política comercial, se encuentran las medidas antidumping, derechos compensatorios, medidas de salvaguardia y cualquier otro mecanismo reconocido por los tratados internacionales debidamente ratificados por Ecuador.

Los requisitos, procedimientos, mecanismos de aplicación y ejecución de las medidas de defensa comercial se sujetarán a lo que determine el reglamento a este Código; incluyendo la aplicación retroactiva de las medidas dispuestas luego de cumplir el proceso de investigación formal que se detalla en la norma reglamentaria; así como se determinará el tipo de productos a aplicarse las medidas y las excepciones.

1.2.1.16. Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

(LOTTTSV, 2014), menciona a continuación;

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del

tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD's; y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

(LOTTTSV, 2014), manifiesta a continuación,

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;

1.2.1.17. REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

(LOTTTSV, 2014), menciona lo siguiente,

Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

Art. 53.- Las compañías y cooperativas que vayan a prestar servicios de transporte terrestre público o comercial, antes de constituirse, deberán obtener un informe previo favorable emitido por la ANT.

El departamento técnico correspondiente realizará los estudios de factibilidad, que serán puestos a consideración del Director Ejecutivo de la Agencia para la emisión del informe previo, el mismo que será remitido al Directorio de la Agencia para su aprobación final, en caso de ser procedente.

El procedimiento y los requisitos para la obtención de estos informes serán regulados por la ANT. Los informes previos tendrán una vigencia de 90 días. Las operadoras podrán constituirse, en el caso de compañías, exclusivamente como sociedades de responsabilidad limitada, anónimas o de economía mixta.

Art. 54.- El servicio de transporte terrestre público consiste en el traslado de personas y animales, con o sin sus efectos personales, de un lugar a otro dentro de los ámbitos definidos en este reglamento, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato de operación, a las operadoras de transporte legalmente constituidas para este fin. En las normas INEN y aquellas que expedida la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respecto del

servicio público, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad, el color, de ser el caso diferenciado y unificado según la clase y el tipo del vehículo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados para las personas adultas mayores y con discapacidad, de tal forma que tengan el acceso adecuado al automotor y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros.

Art. 60.- De conformidad con la ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores: 1. Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los gobiernos autónomos descentralizados que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio o el gobierno autónomo descentralizado que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio. Previa a la suscripción de los contratos de operación del servicio combinado (esto es entre parroquias urbanas y rurales) deberá contarse con los informes técnicos respectivos.

Art. 61.- El servicio de transporte terrestre público de pasajeros, puede ser de los siguientes tipos:

- 1. Transporte colectivo.-** Destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva ó no y puedan operar sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.
- 2. Transporte masivo.-** Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

El transporte público de pasajeros, en todos sus ámbitos, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa fijada.

Art. 63.- Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

1. TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO:

(LOTTTSV, 2014), expresa lo siguiente,

1.1. Transporte Intracantonal.-

a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.

b) Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

Art. 64.- De acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en:

2. De uso público.- Vehículos destinados al transporte público y comercial de pasajeros y bienes;

Art. 65.- Títulos habilitantes.- Son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas, o los GADs, en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada. Además de los requisitos establecidos en la Ley y el presente Reglamento, se observarán aquellos que mediante regulación establezca la ANT.

Los títulos habilitantes previstos en esta Sección se otorgaran nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular, por encontrarse fuera del comercio, en consecuencia no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión o, bajo

cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o uso. El Directorio de la ANT regulará los casos el régimen de sustitución de vehículos correspondientes a los títulos habilitantes.

Art. 66.- Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento.

1.2.1.18. Ministerio de Transporte y Obras Públicas

(MTO, 2017) Expresa que; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) tiene como función:

- Emitir políticas de Transporte y Obras Públicas
- Aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas

Estas políticas impulsan el desarrollo articulado de los diferentes modos de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad tanto interna como externa de la Nación.

Contribuir al desarrollo del País a través de la formulación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garanticen un Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de Transporte con estándares internacionales de calidad, alineados con las directrices económicas, sociales, medioambientales y el plan nacional de desarrollo.

1.2.1.19. Tipos de salvaguardias

((CAN, COMUNIDAD ANDINA, 2007)) Manifiesta lo siguiente,

1.2.1.19.1. Salvaguardia por balanza de pagos

En el artículo 107 del Acuerdo de Cartagena se encuentra el supuesto de hecho de la salvaguardia por balanza de pagos. En el cual se prevé que un País Miembro que haya adoptado medidas para corregir el desequilibrio de su balanza de pagos global, podrá extender dichas medidas, previa autorización de la Secretaría General, con carácter transitorio y en forma no discriminatoria, al comercio intra-subregional de productos incorporados al Programa de Liberación.

Esta cláusula de salvaguardia por balanza de pagos está subordinada a la adopción de medidas para corregir desequilibrios en la balanza de pagos global, haciéndolas extensivas en ese caso al ámbito intracomunitario previa autorización de la Secretaría General. En contrario, si un País Miembro no ha adoptado medidas de carácter global mal podría entonces solicitar autorización a la Secretaría para hacerla extensiva a sus socios andinos.

Según esta norma lo viable sería primero imponer medidas globales y sólo en ese caso hacerlas extensivas a los demás países andinos.

Dicha cláusula fue reglamentada mediante la Decisión 389 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena de fecha 02/07/96, y el artículo 2 de dicho instrumento normativo prevé que el País Miembro que invoque dicho mecanismo presentará a la Secretaría General (anteriormente la Junta) una solicitud que deberá contener: a) Un informe sobre la situación y perspectivas de la balanza de pagos; b) Las medidas adoptadas para restablecer el equilibrio de su balanza de pagos; c) Las razones por las cuales hace extensivas las medidas correctivas al comercio intrasubregional; y, d) De ser el caso, un informe sobre los préstamos de apoyo a la balanza de pagos que hubiere solicitado.

Esta norma exige, como requisito para pedir la imposición de medidas bajo ese supuesto de hecho, la presentación de una solicitud en la que se mencionen, entre otros aspectos, medidas ya adoptadas para restablecer el equilibrio en su balanza de pagos así como las razones suficientes que justifiquen la extensión de las medidas correctivas al comercio intra-subregional.

A parte del carácter transitorio y no discriminatorio, existen otros aspectos relativos a la regulación de la salvaguardia por balanza de pagos que merecen ser destacados. Por una parte, el mandato para que los Países procuren que la imposición de restricciones en virtud de la situación del balance de pagos no afecte, dentro de la Subregión, al comercio de los productos incorporados al Programa de liberación.

La posibilidad de aplicar medidas inmediatas con carácter de emergencia cuando la situación planteada exigiere providencias urgentes, debiendo comunicarlas de inmediato a la Secretaría General, la que se pronunciará dentro de los treinta días siguientes, ya sea para autorizarlas, modificarlas o suspenderlas.

El artículo 107 bajo análisis indica que si la aplicación de medidas se prolongase por más de un año, la Secretaría General propondrá a la Comisión, por iniciativa propia o a pedido de cualquier País Miembro, la iniciación inmediata de negociaciones a fin de procurar la eliminación de las restricciones adoptadas.

Este tipo de salvaguardia para corregir desequilibrios en la balanza de pagos, está dotado de una reglamentación (Decisión 389) que establece normas transparentes mediante las cuales se regulan diversos aspectos relacionados como por ejemplo: las causales de invocación, el procedimiento, ciertos criterios de racionalidad relacionados con las medidas correctivas.

1.2.1.19.2. Salvaguardia aplicable a productos específicos

(CAN, 2007) Menciona a continuación,

Este es el tipo de salvaguardias mayoritariamente utilizada mediante medidas provisionales unilateralmente aplicadas por los Países Miembros aunque suspendidas posteriormente por la Secretaría General en la mayoría de los casos. Este mecanismo está regulado en el artículo 109 del Acuerdo de Cartagena en los siguientes términos: “Cuando ocurran importaciones de productos originarios de la Subregión, en cantidades o en condiciones tales que causen perturbaciones en la producción nacional de productos específicos de un País Miembro, éste podrá aplicar medidas correctivas, no discriminatorias, de carácter provisional, sujetas al posterior pronunciamiento de la Secretaría General”.

Esta regulación es bastante general y poco explícita, incurriendo en la omisión de no prever el tema de las cantidades a los efectos de considerar un volumen significativo de importaciones al igual que el Acuerdo Sobre Salvaguardias de la OMC en el que tampoco se prevé nada al respecto. En relación con el perjuicio a la producción nacional, nada se prevé acerca de las variables que deben ser consideradas para determinar el daño. Mucho menos se mencionan los requisitos mínimos que debe contener el informe que se debe presentar ante la Secretaría General a los efectos de que sea autorizada la aplicación definitiva de medidas.

Esta medida solo se utilizará en casos en los cuales se hayan comprobado perturbación (“daño”) a la producción nacional. No se prevé la utilización de este mecanismo para atender situaciones de “amenaza”.

1.2.1.19.3. Salvaguardia aplicable por devaluación monetaria

Según la (CAN, 2007),

Este tipo de salvaguardias constan en el artículo 110 del Acuerdo de Cartagena. Se aplican en el caso de presentarse una devaluación monetaria efectuada por uno de los Países Miembros y esto produzca que se alteren las condiciones normales de competencia, en cuyo caso el país que se considere perjudicado podrá plantear el caso a la Secretaría General, la que deberá pronunciarse breve y sumariamente.

Comprobada la perturbación por la Secretaría General, el país perjudicado podrá adoptar medidas correctivas de carácter transitorio y mientras subsista la alteración, dentro de las recomendaciones de la Secretaría General.

Dichas medidas no podrán significar una disminución de los niveles de importación existentes antes de la devaluación.

La decisión de la Secretaría General, deberá darse dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Si la Secretaría General no se pronunciare dentro de dicho plazo y el país solicitante considera que la demora en el pronunciamiento puede acarrearle perjuicios, podrá adoptar las medidas iniciales por él propuestas, comunicando de inmediato este hecho a la Secretaría General, la cual, en su pronunciamiento posterior, deberá decidir sobre el mantenimiento, modificación o suspensión de las medidas

aplicadas. La regulación anterior opera, entonces como un mecanismo eficaz ante el silencio administrativo o inacción de la Secretaría General, que permite al país solicitante imponer medidas y evitar las posibles consecuencias irreparables que pudieran generarle las importaciones denunciadas, todo ello sujeto a la demostración de la Secretaría posteriormente.

1.2.1.20. Instituto Ecuatoriano de Normalización

En el país estipulado en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones el INEN se constituye en una entidad con personería jurídica de derecho privado con finalidad social y pública, cuyo objetivo es de controlar, certificar y avalar la calidad de los productos y servicios que se comercialicen y se consuman dentro del territorio ecuatoriano.

1.2.1.20.1. Especificaciones complementarias

(TORRES, 2010), manifiesta a continuación,

Autobuses estandarizados de transporte urbano para las rutas troncales y alimentadores del sistema integrado de transporte de la ciudad de Santo Domingo.

El plan de movilidad sustentable de transporte con el objetivo de reestructurar la oferta de transporte público urbano y regional y la finalidad de brindar un mejor servicio a la comunidad, ha determinado las siguientes tipologías de vehículos o autobuses, las cuales pasaran a formar parte de la RED INTEGRADA DE TRANSPORTE (RIT). La Dirección de Movilidad y Transporte Terrestre (DMT) en ejercicio de sus competencias relacionadas con la planificación, organización del tránsito y transporte terrestre en el cantón y fundamentada en el presente documento será la encargada de gestionar con las autoridades competentes la autorización operacional respectiva.

1.2.1.20.2. Bus urbano para redes integradas - ámbito regulatorio

(TORRES, 2010), manifiesta a continuación,

Se refiere al bus padrón, también definido como bus tipo o bus urbano de transporte masivo. Según la norma INEN 038 vigente desde el 30 de Junio de 2008. Cabe indicar que la norma INEN 038 en buena parte se fundamentó en la norma INEN 2-205:2002 y en

diferentes especificaciones de buses fabricados cuyos fundamentos regulatorios se especificaron anteriormente.

Figura 1.4. Estructura



Fuente: Dirección Municipal, 2016

Figura 1.5. Bus Tipo Urbano



Fuente: Dirección Municipal, 2016

1.2.1.20.3. Ámbito de aplicación

(TORRES, 2010), menciona lo siguiente,

Este bus urbano servirá para la operación planificada de las principales troncales urbanas sobre la red vial arterial proyectada como corredores urbanos con usos múltiples de suelo, prioridad para el transporte masivo y la mejor infraestructura vial.

Esta disposición regulatoria puede ser tomada para los siguientes vehículos de usos urbanos para transporte masivo:

- Buses Articulados.- Vehículos de 18m. de largo y capacidad nominal entre 170 y 190 pasajeros por bus.
- Buses de 3 ejes sin articulación.- Vehículos de 15m. de largo de largo sin articulación y capacidad nominal entre 120 y 140 pasajeros por bus.
- Buses Padrón.- Vehículos de 12m. de largo y capacidad nominal entre 70 y 90 pasajeros por bus.
- Buses Midi.- Vehículos de 10,50m. de largo y capacidad nominal entre 50 y 70 pasajeros por bus.
- Buses Mini.- Vehículos de 9,50m. de largo y capacidad nominal entre 36 y 50 pasajeros por bus.

1.2.2. Marco Conceptual

Este capítulo estará específicamente a prestar ayuda para saber a ciencia cierta que es exportar, que son acuerdos preferenciales, así como las relevancias que implica esta acción del comercio internacional en las economías nacionales.

1.2.2.1. Empresa

(Porto, 2008), menciona lo siguiente:

Una empresa es una unidad económico-social, integrada por elementos humanos, materiales y técnicos, que tiene el objetivo de obtener utilidades a través de su participación en el mercado de bienes y servicios. Para esto, hace uso de los factores productivos (trabajo, tierra y capital).

1.2.2.2. Globalización

(ONU, 2017), explica al respecto;

La globalización es un fenómeno inevitable en la historia humana que ha acercado el mundo a través del intercambio de bienes y productos, información, conocimientos y cultura.

En las últimas décadas, esta integración mundial ha cobrado velocidad de forma espectacular debido a los avances sin precedentes en la tecnología, las comunicaciones, la ciencia, el transporte y la industria.

Si bien la globalización es a la vez un catalizador y una consecuencia del progreso humano, es también un proceso caótico que requiere ajustes y plantea desafíos y problemas importantes.

1.2.2.3. Arancel

(Alexander Salinas International Services, 2011), explica a continuación;

Es un instrumento regulador del comercio exterior y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los cambios internacionales, así como a las condiciones de producción y comercio del país que lo utiliza.

Por lo general se le ve como un listado oficial de mercancías, en la cual aquellas (mercancías) están estructuradas en forma ordenada y aparecen los derechos arancelarios (ad-valorem y/o específico) frente a cada producto que puede ser objeto de una operación de carácter comercial.

Tarifa oficial, que reviste la forma de ley, que determina los derechos que se han de pagar sobre la importación de mercancías que se establece de conformidad a las necesidades de la economía de un país.

1.2.2.4. Importaciones

(Ceballos, 2015), define que:

La demanda de productos por los consumidores, brinda nuevas oportunidades de negocios a las empresas dispuestas a importar. La decisión de importar surge por dos razones principales: la escasez de producción del producto en el mercado interno y el bajo costo económico de importar ante costos altos de producción o comercialización en el país. No sólo las empresas grandes pueden desarrollar la importación de productos. Tanto personas físicas, empresas micros y pymes, pueden importar productos en distintos modelos de importación.

1.2.2.5. Exportaciones

(FEDEXPORT, 2014).

En los términos más simples, la exportación consiste en la venta de ciertos productos o servicios nacionales en el mercado internacional. Según menciona

1.2.2.6. Organización Mundial de Comercio

(OMC, 2016), define a continuación;

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

1.2.2.7. Comercio Exterior

(Ceballos, 2015), comenta al respecto

El comercio exterior es el intercambio de bienes o servicios existente entre dos o más naciones con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. Está regulado por normas, tratados, acuerdos, y convenios internacionales entre los países para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional.

1.2.2.8. Comercio Internacional

(Ceballos, 2015), expresa lo siguiente;

El comercio internacional es el intercambio de bienes como productos y servicios entre países alrededor del mundo.

El comercio internacional hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales internacionales, los países

involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros.

1.2.2.9. Certificado de Origen

(SANCHEZ, 2013), define lo siguiente:

El certificado de origen es el documento que acredita que un producto de exportación cumple los criterios de origen, según el destino, para ser considerado originario de un territorio y obtener un trato arancelario preferencial.

Esto quiere decir que el Certificado de origen no es obligatorio para todas las exportaciones. El Certificado de origen se podrá utilizar solo para los mercados que le dan una preferencia arancelaria a las mercancías ecuatorianas.

El Certificado de Origen debe ser llenado cuidadosamente, pues un error puede significar su nulidad en el país de destino, con importantes consecuencias para los distintos operadores que intervienen, tanto de naturaleza comercial como administrativa, e incluso penal.

1.2.2.10. Tributos al comercio exterior

Según (COPCI, 2014), Los tributos al comercio exterior son:

AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías) Impuesto administrado por la Aduana del Ecuador. Porcentaje variable según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la Importación).

FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia) Impuesto que administra el INFA. 0.5% se aplica sobre la base imponible de la Importación.

ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) Administrado por el SRI. Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen.

IVA (Impuesto al Valor Agregado) Administrado por el SRI. Corresponde al 12% sobre: Base imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE

1.2.2.11. Barreras arancelarias

(COPCI, 2014), menciona al respecto:

Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional.

Las barreras legales que más se utilizan son las arancelarias y tienen como fin impedir o desalentar el ingreso de determinadas mercancías y/o servicios a un país, dado por medio del establecimiento de derechos a la importación. Cuanto más alto sea el monto de los aranceles de una mercancía, más difícil será que ingresen y compitan contra la producción local en otro país, ya que ese arancel incidirá en los precios de los productos importados; elevándolos.

1.2.2.12. Qué es Balanza Comercial

(BCE, 2017), define lo siguiente:

La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Es la diferencia entre los bienes que un país vende al exterior y los que compra a otros países. Hay dos tipos: Positiva: Cuando el valor de las compras es menor que el de las ventas. Negativa: Cuando el valor de las ventas es menos que el de las compras.

- Las importaciones son las compras que los ciudadanos, las empresas o el gobierno de un país hacen de bienes y servicios que se producen en otros países y que se traen desde esos otros países a él.
- Las exportaciones son los bienes y servicios que se producen en el país y que se venden y envían a clientes de otros países.

El saldo de la balanza comercial se define como la diferencia que existe entre el total de las exportaciones menos el total de las importaciones que se llevan a cabo en el país.

1.2.2.13. Arancel de Aduanas

(Cesarito, 2012), explica:

Es un instrumento regulador del comercio exterior y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los cambios internacionales, así como a las condiciones de producción y comercio del país que lo utiliza. Por lo general se le ve como un listado oficial de mercancías, en la cual aquéllas (mercancías) están estructuradas en forma ordenada y aparecen los derechos arancelarios (ad-valorem y/o específico) frente a cada producto que puede ser objeto de una operación de carácter comercial.

1.2.2.14. Barreras no arancelarias

(Universidad Icesi, 2009-2013), conceptualiza;

Una Barrera No Arancelaria se entiende como toda medida no arancelaria, que tiene un impacto proteccionista, y por ello evita el ingreso o restringe el ingreso de un producto o la prestación de un servicio a un determinado mercado.

Es de suma importancia saber que las únicas importaciones de un determinado bien que se pueden impedir son las que estén a la par con las medidas en el Artículo XX del acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, que hoy conocemos como la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Las más comunes son, las licencias de Importación, Normas de Origen, Normas Técnicas, Normas Sanitarias, Fitosanitarias y Zoonómicas, Restricciones cuantitativas a las importaciones, son algunos de los típicos ejemplos de este tipo de restricciones a las importaciones.

1.2.3. Marco Temporal/Espacial

(Cristhian Jiménez, 2012) Explica:

Marco Temporal Permite comprender la necesidad de definir el tiempo dentro del cual se enmarca la investigación propuesta.

Marco Espacial de acuerdo con el planteamiento del problema y los objetivos de la investigación propuesta, este tiene un ámbito de referencia sobre el cual se ha de construir conocimiento; este puede identificarse como un grupo social, una organización o una región geográfica.

1.2.4. Marco Legal

(COPCI, 2014), expresa:

El marco legal proporciona las bases sobre las cuales las instituciones construyen y determinan el alcance y naturaleza de la participación política. La parte normativa principal de la transportación en el país está a cargo de la Ley de Transporte, tránsito y Seguridad Vial, su reglamento, Resolución N^a 011-2015 Resolución N^a 599, El Código Orgánico de la Producción e Inversiones (COPCI), Constitución de la República del Ecuador, El Plan Nacional del buen vivir.

CAPÍTULO II DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA ADUANERA

Art. 107.- Obligación Tributaria Aduanera.- La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.

Art. 108.- Tributos al Comercio Exterior.- Los tributos al comercio exterior son:

- a. Los derechos arancelarios;
- b. Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y,
- c. Las tasas por servicios aduaneros.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador mediante resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro.

Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos que se apliquen por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no podrán ser considerados como tributos en los términos que establece el presente Código, y por lo tanto no se regirán por los principios del Derecho Tributario.

Art. 109.- Hecho Generador de la Obligación Tributaria Aduanera.- El Hecho Generador de la obligación tributaria aduanera es el ingreso de mercancías extranjeras o la salida de mercancías del territorio aduanero bajo el control de la autoridad aduanera competente.

Art. 110.- Base imponible.- La base imponible de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas. El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. El costo del seguro formará parte del valor en aduana pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera.

Art. 111.- Sujetos de la Obligación Tributaria Aduanera.- Son sujetos de la obligación tributaria: el sujeto activo y el sujeto pasivo:

- a. Sujeto activo de la obligación tributaria Nacional de Aduana del Ecuador.
- b. Sujeto pasivo de la obligación tributaria aduanera es quien debe satisfacer el respectivo tributo en calidad de contribuyente o responsable.

CAPÍTULO 2

MÉTODO

2.1. Metodología general de la investigación

2.1.1. Hipótesis

La aplicación de la sobre tasa arancelaria en los neumáticos afecto a la compañía Trans Tsáchila S.A en los costos de mantenimiento de las unidades de transporte.

2.1.2. Operacionalización de la Variables

Las variables son esenciales para el desarrollo de la presente investigación, estas variables darán una idea más profunda y clara para el desarrollo y un futuro análisis de la investigación.

Variable Independiente

- Sobre tasa arancelaria

Variable Dependiente

- Compañía Trans Tsáchila S.A

Indicadores

- Volumen de importación
- Precio
- Costos de mantenimiento
- Rentabilidad de la unidad

2.1.3. Metodología

2.1.3.1. Unidad de análisis

La compañía de transporte Trans-Tsáchila que compra neumáticos que se clasifican (subpartida 4011.20.10.00) con una sobretasa arancelaria del 25% utilizadas para el funcionamiento de las unidades vehiculares en las rutas establecidas.

2.1.3.2. Estrategia metodológica

2.1.3.2.1. Método cuantitativo

Debido al desarrollo de la investigación que tiene por objetivo el cuestionar al universo de la población quienes son el eje fundamental de la transportación urbana, mediante la aplicación de encuestas que permitan dar respuestas a los objetivos e interrogantes que plantea el presente trabajo.

2.1.3.2.2. Diseño de investigación

La investigación se da en la búsqueda, recopilación, entrevistas y comentarios de datos secundarios.

2.1.3.2.3. Tipos de investigación

La investigación está enfocada en dar respuesta a la problemática del transporte urbano en Santo Domingo como lo son los costos de mantenimiento de las diferentes unidades que influyen en gran medida en la rentabilidad final para estas empresas.

- **Investigación Exploratoria**

La dificultad de encontrar análisis sobre el impacto económico que tiene la aplicación de la sobretasa arancelaria en las importaciones de la subpartida 4011.20.10.00 correspondiente a los neumáticos para la transportación pública y los costos de mantenimiento en las unidades de transporte.

- **Investigación Descriptiva**

La aplicación de esta investigación está dirigida a la identificación de variables y características de problemas ocasionadas por la sobre tasa arancelaria, buscando de esta forma la respuesta de los distintos comportamientos, económicos sociales y técnicos de la compañía de transporte Trans-Tsáchila.

2.1.4. Métodos de investigación.

Los métodos usados para la presente investigación serán:

- Inductivo – deductivo
- Análisis – síntesis

2.1.4.1. Método inductivo

Mediante este método podremos determinar si la aplicación de la sobretasa arancelaria por parte del gobierno central afecta a la compañía de transporte Trans-Tsáchila en los costos operacionales de las unidades afectando a la ciudadanía que utiliza el servicio de transporte urbano.

2.1.4.2. Método deductivo

La importación de Neumáticos se realiza bajo el pago de aranceles, lo cual influye directamente en su precio, cuando el gobierno central adopta medidas proteccionistas los transportistas son los perjudicados debido a que los impuestos generan costos adicionales produciendo que los costos operacionales se incrementen perjudicando en primer lugar a las empresas de transporte, así como a los pasajeros.

2.1.4.3. Método Analítico

Las importaciones de neumáticos se ven afectadas con los impuestos adoptados por los gobiernos, pero en el caso de las economías cerradas en la protección de la balanza comercial, se aplican aranceles adicionales, tales que encarecen a los productos de manera exagerada

afectando a las empresas de transporte que deben asumir constantes rotaciones de neumáticos para el correcto funcionamiento de las unidades.

2.1.4.4. Método Sintético

La transportación urbana asume distintos costos periódicos para su operación es por ello, que al existir sobre tasas arancelarias desequilibran los normales costos operacionales, afectando negativamente a las unidades de transporte, cabe mencionar que las políticas optadas por el gobierno no son compartidas con todos los Transportistas, existiendo desconocimiento en la normativa a seguir para la importación de Neumáticos.

2.1.4.5. Método Estadístico

Mediante el cual tendremos un manejo de la información cuantificable mismo que permite desarrollar la investigación a través de datos estadísticos obtenidos de las unidades que operan en la ciudad de Santo Domingo, además ayuda a los investigadores que se apoyen en el presente trabajo para futuros temas de investigación.

2.1.5. Población

50 Socios

2.1.6. Muestra

En este caso por la cantidad de la población es pequeña la muestra es el total de la población, que son 50 socios, a quienes se les va a aplicar las encuestas en su totalidad.

2.1.7. Fuentes de información

2.1.7.1. Primarias

- Entrevistas
- Encuestas
- Observación

2.1.7.2. Secundarios

- Estudios
- Internet
- Prensa
- Revistas
- Resoluciones
- Tesis
- Textos

2.1.8. Técnicas

- Entrevistas a los directores de las compañías de transporte urbano.
- Entrevista a los conductores profesionales de las unidades de transporte.
- Entrevista a profesiones en el área de comercio exterior para conocer sobre la aplicación de la sobre tasa.
- Encuesta a los propietarios de las unidades de transporte urbano.
- Observación de los organismos competentes de la transportación urbana de Santo Domingo.

2.1.9. Unidad de análisis

Compañía Trans Tsáchila S.A

2.1.9.1. Tabulación y Análisis de Datos

En estadística existe una serie de herramientas que sirven para la presentación de información de manera que esta sea útil e utilizable por parte del analista, Los valores obtenidos se ordenan, especifican y agrupan de tal forma que sea fácil la información y búsqueda.

2.1.9.2. Manejo de la Información

Por medio de nuestro conocimiento recibido en el transcurso de los años, tomaremos la información, la ordenaremos, clasificaremos y realizaremos el análisis, de tal manera que se entienda y pueda ser utilizada por los estudiantes como objeto de estudio.

En la defensa se presentará el trabajo en forma escrito y oral, el mismo será realizado en los programas informáticos Word y Excel, seguidos de una presentación oral apoyado con información proyectada en Power point.

CAPÍTULO 3

RESULTADO

3.1. Recolección y tratamiento de datos

3.1.1. Compañía de transporte Urbano Trans-Tsáchila

3.1.1.1. Historia de la Compañía

La Compañía de transporte urbano Trans-Tsáchila S.A, fue constituida legalmente en la ciudad de San Francisco de Quito, capital de la república del Ecuador, el 11 de marzo de 1992, ante el Dr. Rodrigo Salgado Valdez, notario vigésimo noveno del cantón Quito, por los ciudadanos: El señor Segundo Cruz Espuicapi; el señor José Intriago García; el señor Wilberto Santillán; el señor Jairo Salazar Gómez, el señor Fernando Salazar Gómez, el señor Jorge Humberto Mena, el señor Segundo Villareal, se constituyó la compañía “Trans Tsáchila compañía CIA. Limitada”, con un capital social de 800.000.00 sucres (ochocientos mil sucres).

La compañía se encuentra domiciliada en Santo Domingo de los Tsáchilas, tiene como objetivo social la prestación de servicio de transporte público Urbano de pasajeros en vehículos debidamente acondicionados para el efecto, desde su domicilio hasta aquellos lugares que los competentes organismos de tránsito autoricen para el cumplimiento de este objetivo, la empresa utilizará busetas o buses que se hallen en buen estado podrá realizar toda clase de actos, contratos, permitidos por la ley, y que guarden relación con su objetivo social.

“Somos una compañía de transporte público radicada en Santo Domingo de los Tsáchilas - Ecuador, nuestro objetivo es brindar al usuario un servicio de calidad con calidez, contamos con más de 20 años de experiencia, lo que nos permite garantizar nuestro servicio y obtener su confianza.”. Nuestra flota de buses, están equipadas con todos los implementos necesarios para garantizar seguridad, comodidad y confort en su viaje.

3.1.1.2. Misión

Brindar un servicio de transporte público de pasajeros de calidad dentro del casco central de Santo Domingo de los Tsáchilas, comprometida con nuestro trabajo y nuestros usuarios satisfaciendo las necesidades diarias de los mismos.

3.1.1.3. Visión

Llegar a ser la empresa de transporte público de pasajeros más reconocida a nivel provincial poseedores de un recurso humano muy altamente capacitado que brinde satisfacción, respeto y confianza a nuestros usuarios.

3.1.1.4. Valores

- Calidad de servicio
- Compromiso y profesionalismo
- Confianza y seguridad
- Innovación
- Capacitación constante
- Honestidad

3.1.1.5. Nuestros servicios

- Nuestra compañía ofrece los servicios de transporte público de pasajeros dentro de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas con personal altamente calificado e infraestructura y tecnología de calidad.
- Contamos con un sistema de localización en tiempo real (RTLS) para administrar toda nuestra flota, lo que garantiza un servicio de calidad.

3.1.1.6. Nuestra Flota

Formada por 50 unidades de buses tipo con capacidad de 60 pasajeros.

Cada unidad equipada con dispositivos GPS que permiten en todo momento la ubicación exacta de las unidades y con contador de pasajeros que se sincroniza con el sistema enviando información actualizada a la central.

Los vehículos cumplen con todas las normas que rigen las leyes ecuatorianas para transporte público de pasajeros garantizando la seguridad, comodidad y confort a los usuarios en todo momento.

Figura 3.1. Matriz FODA



Fuente: Dirección Municipal de Movilidad y Transporte

3.1.2. Encuestas

Pregunta 1.

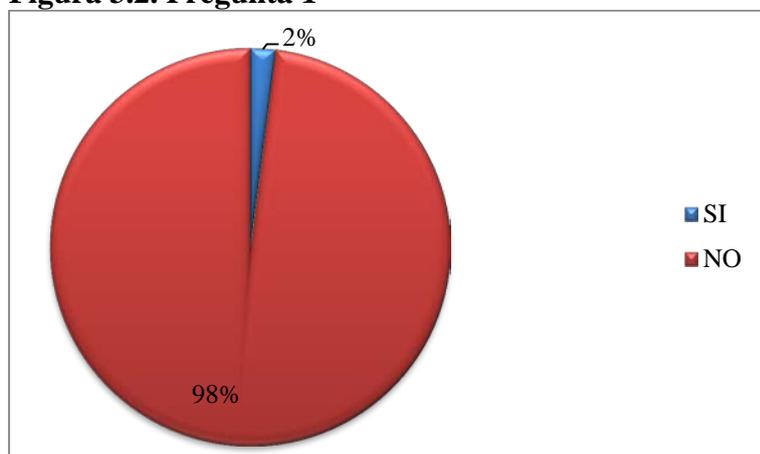
¿Conoce los beneficios que otorga la resolución del COMEX 599 al sector del transporte urbano del país?

Tabla 3.1. Pregunta 1.

SI	1
NO	49

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.2. Pregunta 1



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Del total de socios de la compañía Trans- Tsáchila el 98% desconocen a cerca de los beneficios que otorga la resolución del COMEX 599 al sector del transporte urbano del país, ya que al momento de la reposición de neumáticos realizan las compras a empresas de la misma ciudad quienes importan los neumáticos asumiendo el pago de los derechos arancelarios que corresponden.

Pregunta 2.

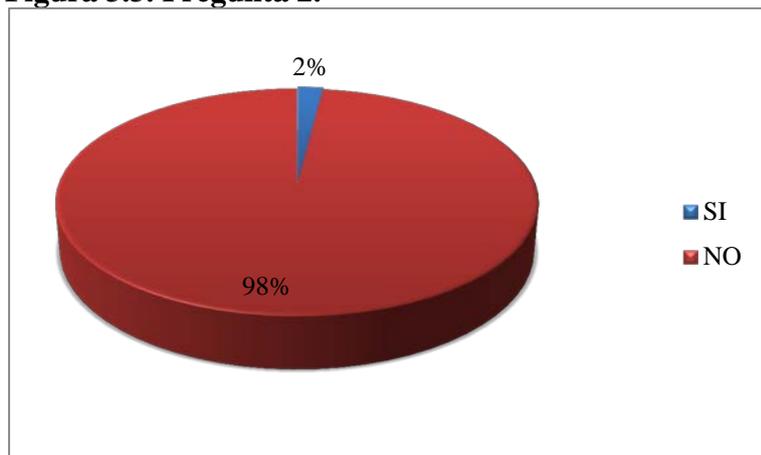
¿Conoce usted los requisitos para la importación de neumáticos?

Tabla 3.2. Pregunta 2.

SI	1
NO	49

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.3. Pregunta 2.



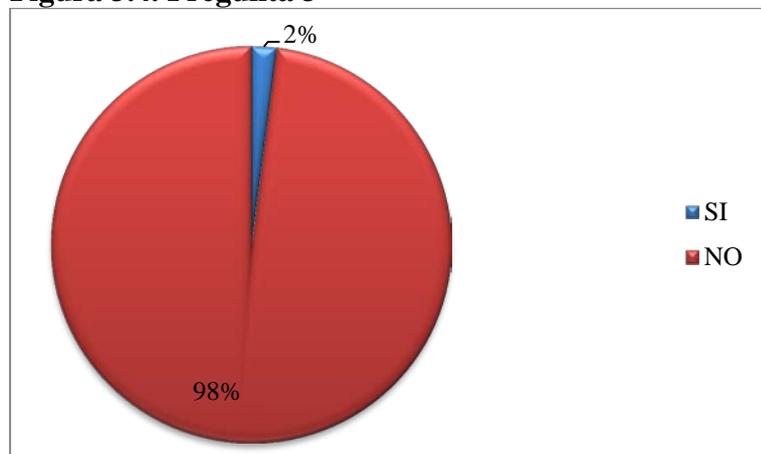
Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Las encuestas reflejan que un 98% de los dueños de Unidades de transporte mismos que desconocen de los requisitos para la importación de neumáticos, lo cual conlleva a su adquisición normal en el mercado interno, la cual es comprar los neumáticos nacionales en las concesionarias locales, debido a la facilidad de pago por los transportistas, y al bajo costo que tiene este neumático en comparación de los importados con el pago de aranceles y sobre tasa.

Tabla 3.3. Pregunta 3.

SI	1
NO	49

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.4. Pregunta 3

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

De acuerdo con la aplicación de las encuestas se conoce que el 98% que corresponde a 49 socios no tienen el conocimiento sobre los derechos arancelarios que se cubren al importar los neumáticos, esto indica que los propietarios de las unidades desconocen la cantidad del precio del automotor se cancela solo en impuestos, ratificando que por el desconocimiento ellos asumen costos de neumáticos elevados y no optan por los beneficios que la ley les otorga si importaran propiamente.

Pregunta 4.

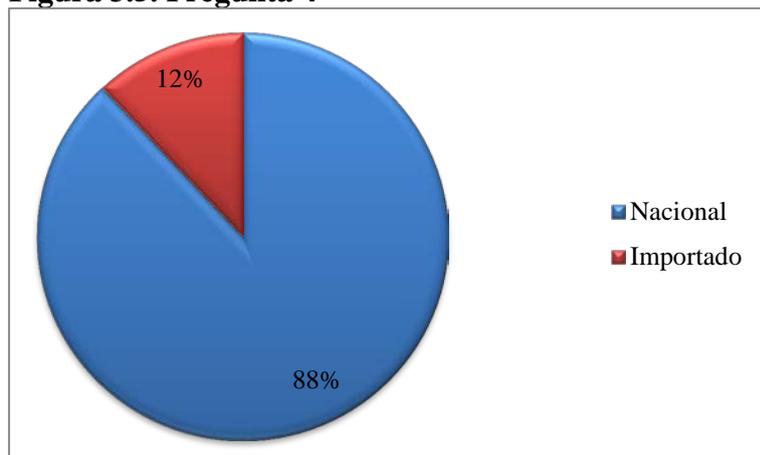
¿El neumático que utiliza en su unidad de transporte es?

Tabla 3.4. Pregunta 4

Nacional	44
Importado	6

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.5. Pregunta 4



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Al preguntar sobre que neumático utilizan en su unidad la respuesta fue que el 88% de propietarios utilizan el neumático nacional, debido a costos más accesibles que poseen al momento de adquirir el neumático, además por la alta disponibilidad para la reposición del mismo, y un 12% que utiliza neumáticos importados debido a la calidad del producto que conlleva una mayor durabilidad en el uso del mismo.

Pregunta 5.

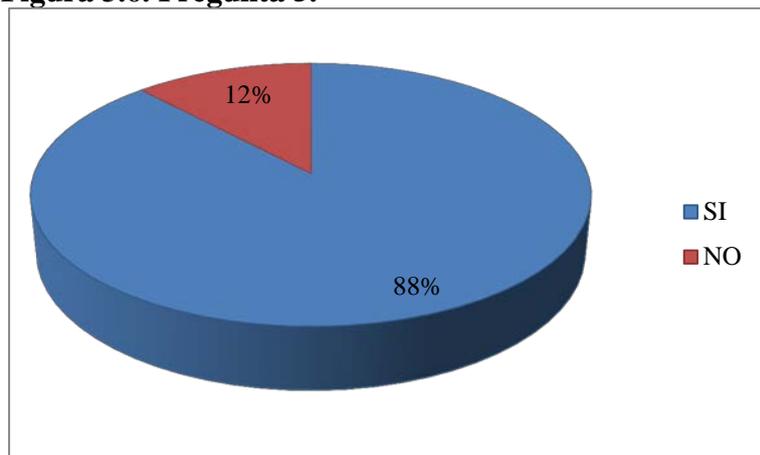
¿Utiliza neumáticos nacionales en su unidad de transporte?

Tabla 3.5. Pregunta 5

SI	44
NO	6

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.6. Pregunta 5.



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

De acuerdo con la encuesta se conoce que el 88% de propietarios utilizan neumáticos nacionales para el funcionamiento de sus unidades de transporte. Respuesta que se fundamenta al valor del neumático nacional con el importado, a más de eso a las facilidades de pago que tienen con los neumáticos nacionales.

Pregunta 6.

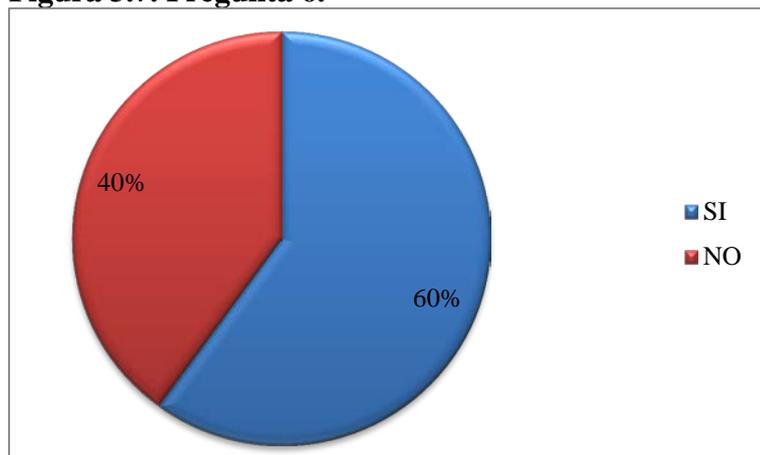
¿Considera usted que la calidad del neumático nacional es inferior al importado? Tabla N° 1

Tabla 3.6. Pregunta 6

SI	30
NO	20

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.7. Pregunta 6.



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

El resultado a la pregunta de la encuesta es que el 60% de socios de la compañía consideran que la calidad del neumático nacional es inferior al importado, ya que el tiempo en la reposición del mismo es más rápido que el importado, además las características y derivados son de menor calidad, y debido al costo del mismo.

Pregunta 7.

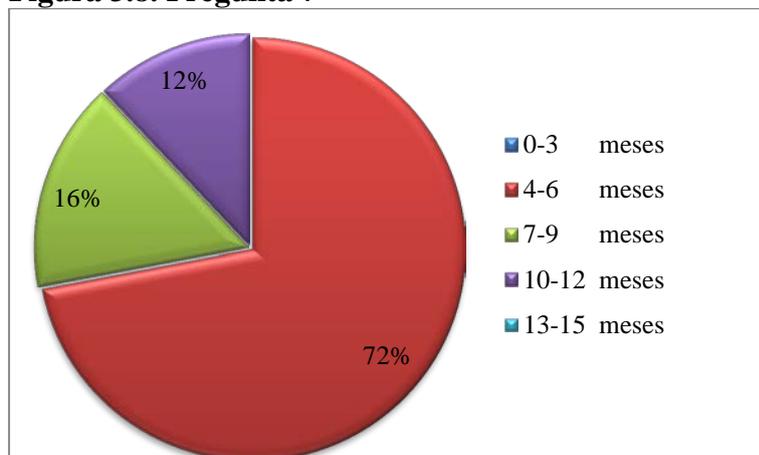
¿Cada qué tiempo usted realiza la reposición de los neumáticos?

Tabla 3.7. Pregunta 7

0-3 meses	
4-6 meses	36
7-9 meses	8
10-12 meses	6
13-15 meses	

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.8. Pregunta 7



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

El tiempo en la reposición de los neumáticos para el 72% de socios es de 6 meses, debido al desgaste proporcionado por el recorrido realizado, por los defectos y averías en las vías, al mantenimiento apropiado de las mismas, y por el uso de neumáticos nacionales. Un 16% reponen sus neumáticos a los 9 meses y el 12% realizan la reposición a los 12 meses.

Pregunta 8.

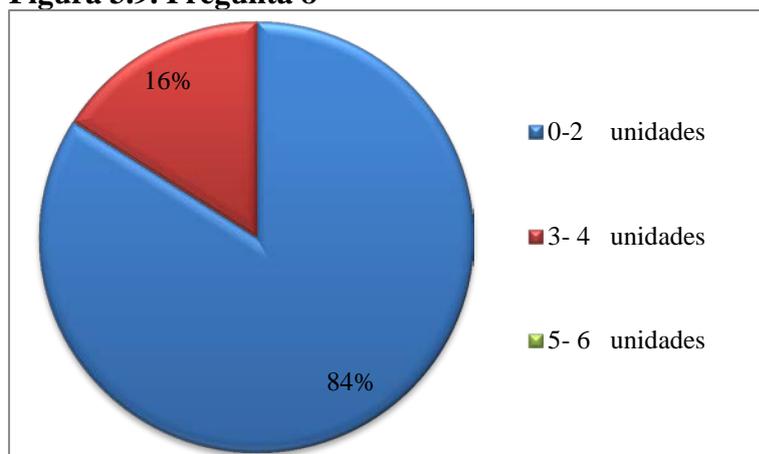
¿Cuántos neumáticos en promedio han sufrido avería total en un año?

Tabla 3.8. Pregunta 8

0-2 unidades	42
3- 4 unidades	8
5- 6 unidades	

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.9. Pregunta 8



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Observando las encuestas realizadas se conoce que el 84% de propietarios por lo menos 2 unidades al año han sufrido averías en sus unidades de transporte, y el 16% han sufrido hasta 4 bajas en sus neumáticos, provocando costos adicionales en el mantenimiento de las unidades de transporte.

Pregunta 9.

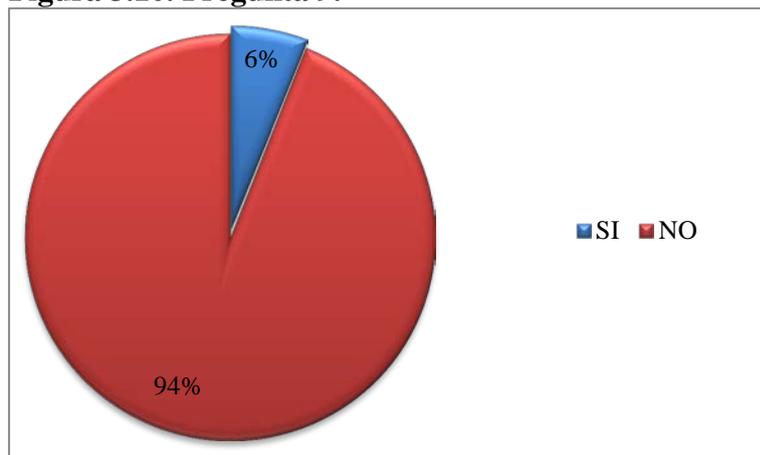
¿Los ingresos mensuales obtenidos por la unidad le permiten contratar un conductor auxiliar?

Tabla 3.9. Pregunta 9

SI	3
NO	47

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.10. Pregunta 9.



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

El 94% de los propietarios de las unidades respondieron que los ingresos mensuales obtenidos no le permiten contratar un conductor auxiliar, ya que los ingresos no son lo suficientemente rentables para asumir este rubro extra. Aumentando esto que el precio del pasaje se mantiene y no se incrementa igual que la inflación anual del país, dando eso un retraso en el transporte urbano.

Pregunta 10

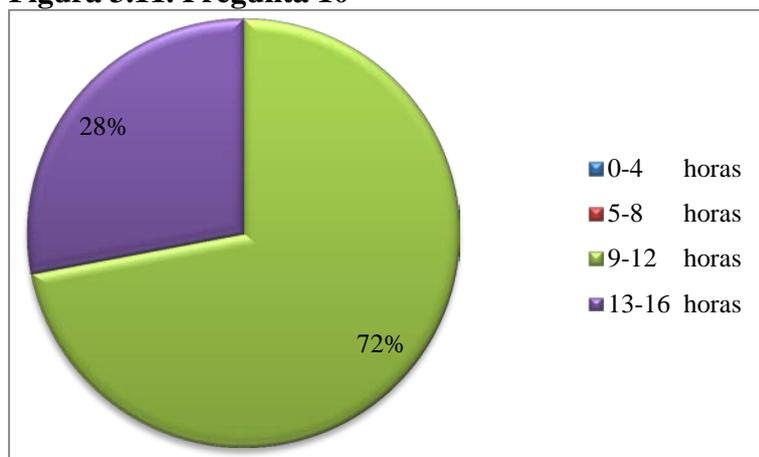
¿Cuántas horas al día labora su unidad de transporte?

Tabla 3.10. Pregunta 10

0-4 horas	
5-8 horas	
9-12 horas	36
13-16 horas	14

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.11. Pregunta 10



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Las encuestas reflejan que las unidades de transporte un 72% laboran hasta 12 horas al día, y un 28% hasta 16 horas, entendiéndose que su jornada de funcionamiento se alarga e incrementa el nivel de desgaste del vehículo así como de sus neumáticos. Dando un tiempo de reposición más corto para las unidades que laboran más horas al día, aumentando sus costos de mantenimiento.

Pregunta 11

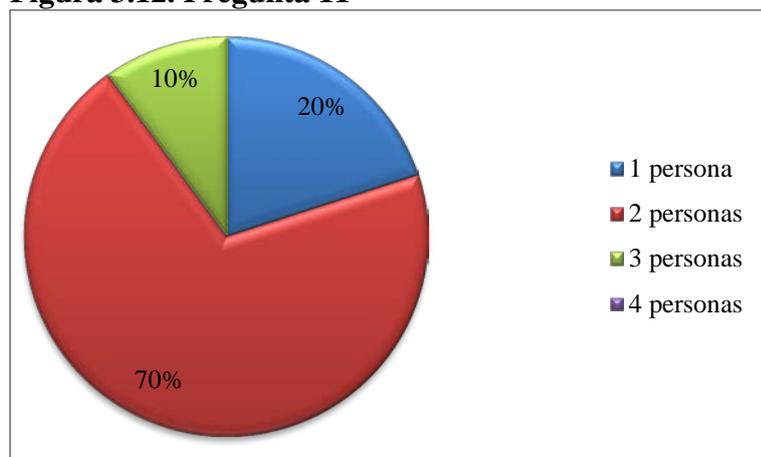
¿Cuántos colaboradores trabajan en su unidad de transporte?

Tabla 3.11. Pregunta 11

1 persona	10
2 personas	35
3 personas	5
4 personas	

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.12. Pregunta 11



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Las preguntas realizadas en la encuesta arrojaron que un 70% de las unidades de transporte trabajan con 2 personas, un 20% con 1 persona, y un 10% con 3 personas. Debido a que para un correcto servicio a la ciudadanía se necesita 2 personas a cargo de la unidad de transporte. En el que se refleja el servicio brindado por las circunstancias de algunos pasajeros, como lo son los de tercera edad, mujeres embarazadas y personas con capacidades especiales.

Pregunta 12

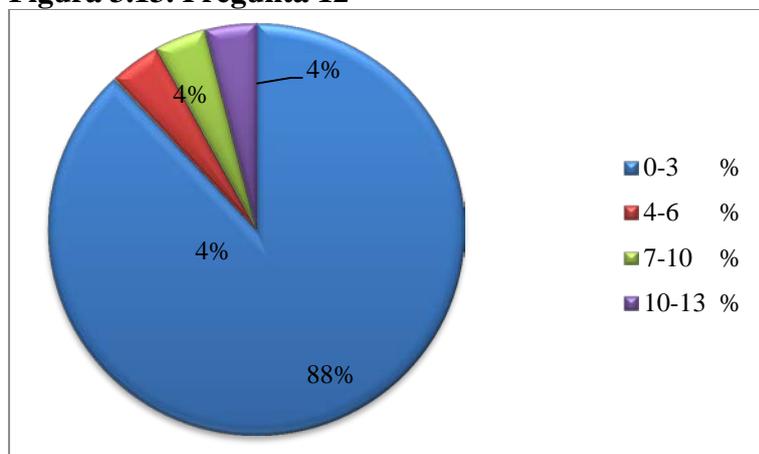
¿Qué porcentaje de sus ingresos mensual estaría dispuesto ahorrar en la compañía de transporte para la importación de neumáticos, acogiéndose a los beneficios de ley?

Tabla 3.12. Pregunta 12

0-3 %	44
4-6 %	2
7-10 %	2
10-13 %	2

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.13. Pregunta 12



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La pregunta realizada en la encuesta responde que el 88% de socios estarían dispuestos ahorrar 3% de sus ingresos mensuales, un 4% hasta el 6%, un 4% hasta el 10% y un 4% hasta el 13% de sus ingresos respectivamente. Debido a la adquisición de nuevas unidades y el pago de las cuotas los socios no tienen el capital suficiente para poder realizar un ahorro representativo a fin de ejecutar algún proyecto.

Pregunta 13

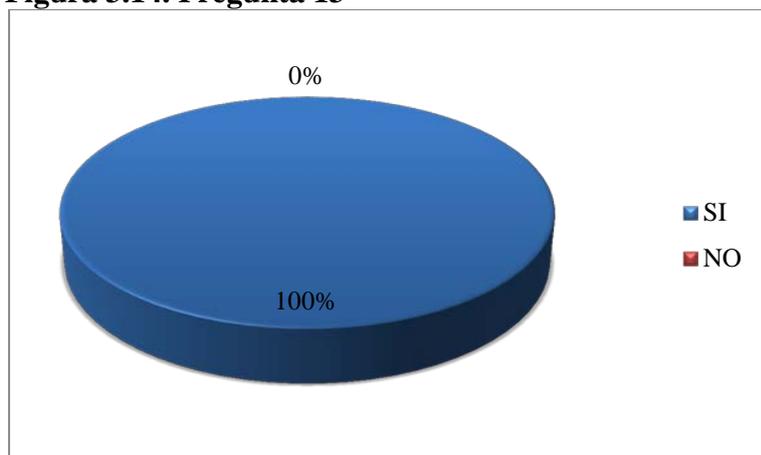
¿Estaría dispuesto a recibir capacitaciones usted y sus colaboradores para mejorar el servicio y reducir los costos de operación?

Tabla 3.13. Pregunta 13

SI	50
NO	0

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Figura 3.14. Pregunta 13



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

El 100% de los propietarios de las Unidades de Transporte están de acuerdo en recibir capacitaciones para ellos y sus colaboradores, ya que creen que es la mejor forma de ofrecer un servicio de calidad a la ciudadanía y utilizar eficientemente los vehículos a fin de reducir costos en la operación.

3.1.2.1. Rutas

Actualmente tenemos a cargo 4 líneas de buses.

- Paquisha – Uniandes cuenta con una participación de 12 unidades para su recorrido diario.
- Uniandes – Porton cuenta con una participación de 12 unidades para su recorrido diario.
- Plan de Vivienda - La Chozza cuenta con una participación de 12 unidades para su recorrido diario.
- Plan de Vivienda - Las Acacias cuenta con una participación de 14 unidades para su recorrido diario.

Tabla 3.14. Recorrido por cada ruta de la Empresa Trans –Tsáchila, Neumático Nacional

Línea	Itinerario	Demanda	Km Ida	Km Regreso	Km Total	Vuelta Día	Km Día	Vuelta Mes	Km Mensual	Tiempo Útil	Km Uso
12	Paquisha – Uniandes	9878	9,86	9,82	1968%	8	157,44	8	125952%	6 Meses	7557,12
13	Uniandes - Porton	10179	8,03	8,28	1631%	8	130,48	8	104384%	6 Meses	6263,04
14	Plan De Vivienda - La Choza	8654	12,71	12,72	25,43	8	203,44	7	1424,08	6 Meses	8544,48
15	Plan De Vivienda - Las Acacias	7253	10,82	10,82	21,64	8	173,12	7	1211,84	6 Meses	7271,04
TOTAL								30	4939,28		29635,68

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La presente tabla refleja la demanda de usuarios que optan por el servicio de transporte urbano, donde se encuentran las líneas “12 Paquisha – Uniandes”, “13 Uniandes – Porton”, “14 Plan de Vivienda – La Choza” y “15 Plan de vivienda – Las Acacias”, se puede divisar que las líneas 12 y 13 tienen la mayor demanda de 9878 y 10179 usuarios con un recorrido de 19.68 y 16.31 km por vuelta dando al día 157.44 y 130.48 km/día respectivamente presentando caminos en 98% de buen estado, mientras que las líneas 14 y 15 tienen menor afluencia de usuarios 8654 y 7253 respectivamente con un recorrido superior de 25.43 y 21.64 km por vuelta dando un total al día de 203.44 y 173.12 km/día transitando por vías en un 70% de buen estado, esto hace que las últimas líneas produzcan mayor daño en el uso de los neumáticos produciendo un deterioro rápido y por ende reduciendo el tiempo de reposición del mismo. Entendiendo que el neumático nacional tiene un cambio a los 29635.68 km dando un tiempo de 6 meses de funcionamiento debiendo reponer los neumáticos 2 veces en el año.

Tabla 3.15. Neumático Importado

Línea	Itinerario	Demanda	Km ida	Km regreso	Km total	Vuelt a día	Km día	Vuelt a mes	Km mensual	Tiempo útil	Km uso	
12	Paquisha - Uniandes	9878	9,86	9,82	19,68	8	157,44	8	1259,52	1 2 Meses	15114,2 4	
13	Uniandes - Porton	10179	8,03	8,28	16,31	8	130,48	8	1043,84	1 2 Meses	12526,0 8	
14	Plan De Vivienda - La Choza	8654	12,71	12,72	25,43	8	203,44	7	1424,08	1 2 Meses	17088,9 6	
15	Plan De Vivienda - Las Acacias	7253	10,82	10,82	21,64	8	173,12	7	1211,84	1 2 Meses	14542,0 8	
TOTA											59271,3	
									L	30	4939,28	6

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La presente tabla refleja la demanda de usuarios que optan por el servicio de transporte urbano, donde se encuentran las líneas “12 Paquisha – Uniandes”, “13 Uniandes – Porton”, “14 Plan de Vivienda – La Choza” y “15 Plan de vivienda – Las Acacias”, se puede divisar que las líneas 12 y 13 tienen la mayor demanda de 9878 y 10179 usuarios con un recorrido de 19.68 y 16.31 km por vuelta dando al día 157.44 y 130.48 km/día respectivamente presentando caminos en 98% de buen estado, mientras que las líneas 14 y 15 tienen menor afluencia de usuarios 8654 y 7253 respectivamente con un recorrido superior de 25.43 y 21.64 km por vuelta dando un total al día de 203.44 y 173.12 km/día transitando por vías en un 70% de buen estado, esto hace que las últimas líneas produzcan mayor daño en el uso de los neumáticos produciendo un deterioro rápido y por ende reduciendo el tiempo de reposición del mismo. Entendiendo que el neumático importado tiene un cambio a los 59271.36 km

dando un tiempo de 12 meses de funcionamiento debiendo reponer los neumáticos 2 veces en el año.

Tabla 3.16. Comparativo Neumático Nacional vs Importado en kilómetros

Línea	Neumático nacional		Neumático importado	
	Total recorrido km semestral	Tiempo de duración del neumático (meses)	Total recorrido km anual	Tiempo de duración del neumático (meses)
12, 13, 14 y 15	29635,68	6	59271,36	12

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Considerando la reposición de los neumáticos nacionales, se lo hace luego de cumplir 29635.68 km frente a los neumáticos importados que se efectúa su cambio a los 59271.36 km dando una relación comparativa de 2/1 en durabilidad, calidad y uso.

Tabla 3.17. Especificaciones Técnicas de los Neumáticos

Datos técnicos	Neumático nacional	Neumático importado
Medida	11 R 22.5	11 R 22.5
Telas	16	16
Presión máx. (libras x pulgadas)	123	115
Índice de carga	146/145	148/145
Carga máx. por neumático (kg) simples / duales	3.150 - 2.900	3.000 - 2.725
Velocidad ind. / máx. (km/h)	120	120
Ancho de llanta (pulgadas)	8.24	8.25
Ancho máx. (mm)	290	272
Diámetro ext. (mm)	1050	1.049

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Características Neumático Importados

- Cinco ribetes que permiten obtener mejor distribución de la carga que junto a sus cuatro canales circunferencia les brinda preferencia al manejo con excelente tracción.
- Compuesto especial de rodado y solidos en ribetes de hombros para resistir la fricción contra el asfalto.
- Ribetes protectores en ambos laterales para prevenir daños por cortes y roses en construcción s/c.

Características Neumático Nacionales

- Diseño optimizado para servicio regional adaptable al servicio urbano.
- Construcción robusta de carcasa para mayor soporte de la carga.

- Amplia banda de rodamiento que provee resistencia al desgaste para un máximo kilometraje.

Tabla 3.18. Ingresos por concepto de pasajes completos y preferentes mensual de la Empresa Trans -Tsáchila

Línea	Itinerario	Demanda diaria	Días	Demanda mensual	Pasajes completos	Pasaje unit	Ingreso mensual pc	Pasajes preferentes	
12	Paquisha - Uniandes	9.878,00	30	296.340,00	82%	242.998,80	0,3	72.899,64 USD 18%	53.341,20
13	Uniandes - Porton	10.179,00	30	305.370,00	82%	250.403,40	0,3	75.121,02 USD 18%	54.966,60
14	Plan De Vivienda - La Choz	8.654,00	30	259.620,00	82%	212.888,40	0,3	63.866,52 USD 18%	46.731,60
15	Plan De Vivienda - Las Acacias	7.253,00	30	217.590,00	82%	178.423,80	0,3	53.527,14 USD 18%	39.166,20
TOTAL		35.964,00		1.078.920,00		884.714,40		265.414,32	194.205,60

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La tabla presenta información sobre la cantidad de usuarios quienes demandan el servicio de transporte público para las 4 líneas de la compañía Trans-Tsáchila, y este total corresponde a 1078920 personas, distribuidas el 82% de personas que cancelan el pasaje completo de 30 centavos y un 18% de personas que tienen pasaje preferente de 15 centavos, correspondientes a niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

Tabla 3.19. Costos y Gastos que incurre la Unidad Vehicular al Operar

Detalle de gastos	Diario	Semanal	Mensual	Anual
Combustible	20,00	7 140,00	4 560,00	12 6720,00
Sueldos	50,00	7 350,00	4 1400,00	12 16800,00
Alimentación	10,00	7 70,00	4 280,00	12 3360,00
Administración	5,00	7 35,00	4 140,00	12 1680,00
Minutos	5,00	7 35,00	4 140,00	12 1680,00
Cambio de aceite			1 150,00	12 1800,00
Material de limpieza			1 10,00	12 120,00
Total			1 2680,00	12 32160,00

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La tabla indica los costos y gastos que la unidad de transporte debe cubrir al año para su respectivo funcionamiento, donde los costos mensuales son 2680 dólares y los costos anuales son 32160 dólares.

Tabla 3.20. Ingreso total de las Unidades de la Compañía Trans-Tsáchila al mes

Línea	Itinerario	Demanda diaria	Días	Demanda mensual	Pasajes completos	Pasaje unit	Ingreso mensual pc	Pasajes preferentes	Pasaje unit	Ingreso mensual pf		
12	Paquisha - Uniandes	9.878,00	30	296.340,00	82%	242.998,80 USD	0,3	72.899,64 USD	18%	53.341,20	0,15	8.001,18 USD
13	Uniandes - Portón	10.179,00	30	305.370,00	82%	250.403,40 USD	0,3	75.121,02 USD	18%	54.966,60	0,15	8.244,99 USD
14	Plan de Vivienda - La Choza	8.654,00	30	259.620,00	82%	212.888,40 USD	0,3	63.866,52 USD	18%	46.731,60	0,15	7.009,74 USD
15	Plan de Vivienda - Las Acacias	7.253,00	30	217.590,00	82%	178.423,80 USD	0,3	53.527,14 USD	18%	39.166,20	0,15	5.874,93 USD
Total		35.964,00		1.078.920,00		884.714,40 USD		265.414,32 USD		194.205,60		29.130,84 USD

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Tabla 3.21. Ingresos mensuales por Socios

Ingreso Mensual Pasaje Preferente	Ingreso Mensual Pasaje Completo	Total Pasajes Mes	Total Unidades	Ingreso Mensual Por Unidad	Ingreso Diario Por Unidad
8.001,18 USD	72.899,64 USD	80.900,82 USD	50	5.890,90 USD	196,36 USD
8.244,99 USD	75.121,02 USD	83.366,01 USD			
7.009,74 USD	63.866,52 USD	70.876,26 USD			
5.874,93 USD	53.527,14 USD	59.402,07 USD			
29.130,84 USD	265.414,32 USD	294.545,16 USD			

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

La compañía Trans –Tsáchila tiene una demanda mensual de pasajeros de 1078920 personas, el 82% cancelan el pasaje completo lo cual asciende a 265414.32 dólares, y un 18% de pasajes preferentes que asciende a 29130.84 dólares, dando un total de 294545.16 dólares, a dividir para las 50 unidades, cada propietario tienen un ingreso mensual de 5890.90 dólares, dando un ingreso al día de 196.36 dólares.

Tabla 3.22. Costos Anuales de una unidad de la Compañía Trans Tsachila

Tipos de neumáticos	Cantidad neumáticos anual	Valor unitario del neumático	Costo del juego de neumáticos	Costo anual sin neumático	Costo total anual por unidad
Importado con pago tributos (cambio anual)	7	380,00 USD	2.660,00 USD	32.160,00 USD	34.820,00 USD
Importado sin pago tributos (cambio anual)	7	192,01 USD	1.344,07 USD	32.160,00 USD	33.504,07 USD
Nacional (cambio semestral)	14	350,00 USD	4.900,00 USD	32.160,00 USD	37.060,00 USD
Neumático importado precio de mercado (cambio anual)	7	600,00 USD	4.200,00 USD	32.160,00 USD	36.360,00 USD

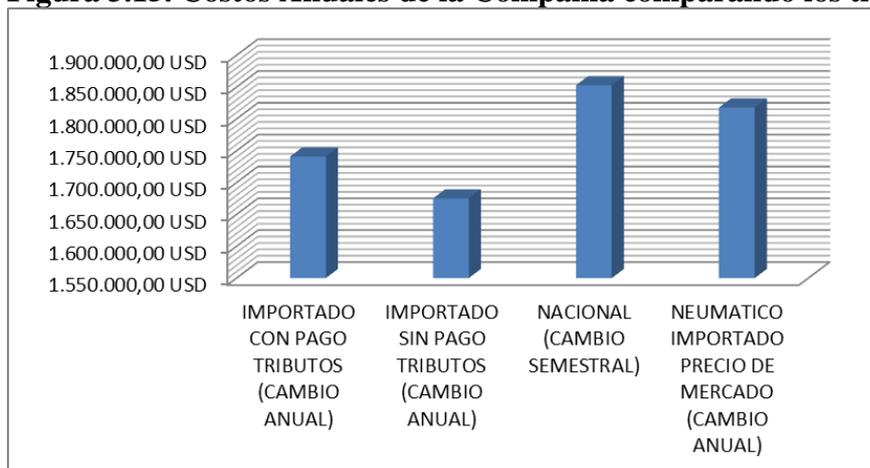
Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Tabla 3.23. Porcentaje de los costos de neumáticos frente a los costos totales de la compañía

Tipos de neumáticos	Cantidad neumáticos anual	Valor unitario del neumático	Costo del juego de neumáticos por unidad	Costos del juego de neumáticos de la compañía	Costo anual sin neumático por unidad	Costo total anual por unidad	Costo total anual de la compañía	Porcentaje de costos de neumáticos por los costos totales
Importado con pago tributos (cambio anual)	7	380,00 USD	2.660,00 USD	133.000,00 USD	32.160,00 USD	34.820,00 USD	1.741.000,00 USD	8%
Importado sin pago tributos (cambio anual)	7	192,01 USD	1.344,07 USD	67.203,50 USD	32.160,00 USD	33.504,07 USD	1.675.203,50 USD	4%
Nacional (cambio semestral)	14	350,00 USD	4.900,00 USD	245.000,00 USD	32.160,00 USD	37.060,00 USD	1.853.000,00 USD	13%
Neumático importado precio de mercado (cambio anual)	7	600,00 USD	4.200,00 USD	210.000,00 USD	32.160,00 USD	36.360,00 USD	1.818.000,00 USD	12%

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

En base a la tabla N° 27 donde se reflejan los costos de neumáticos anuales frente a los costos totales de la compañía, se puede divisar que actualmente la empresa opta por adquirir neumáticos nacionales, debido a su menor valor en cuanto al tiempo de reposición del mismo, donde anualmente el porcentaje de los neumáticos nacionales dentro de los costos totales es del 13% que corresponde a 245.000,00 USD, si la empresa se acogiera a los beneficios de la resolución N° 599 del Comex y realizará directamente sus importaciones el porcentaje de los neumáticos importados dentro de los costos totales serían del 4% que corresponde a 67.203,50 USD, dando una reducción favorable para los propietarios de las unidades de la compañía en 177.796,50 USD. Lo que significa un 9% de ahorro de los costos de reposición anual.

Figura 3.15. Costos Anuales de la Compañía comparando los tipos de Neumáticos

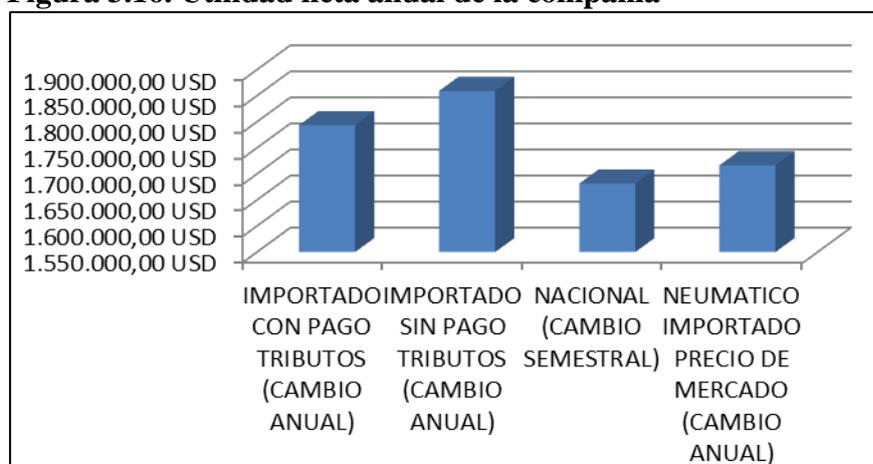
Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

De acuerdo con la investigación realizada se ha logrado analizar los costos que asume la compañía en el periodo de un año, y se establece la siguiente comparación entre los diferentes tipos de neumáticos que la empresa puede adquirir a fin de disminuir sus costos por reposición, si la Compañía Trans- Tsáchila asumiera la responsabilidad de realizar sus propias importaciones acogiéndose a los beneficios que le brinda la Resolución N^a 599 del COMEX tendría al año costos por 1.675.203,50 USD, mientras que si importara cancelando los tributos tendría costos por 1.741.000,00 USD, si adquiriera los neumáticos importados de forma en la cual lo están realizando en la actualidad por las empresas comercializadoras tendría costos por 1.818.000,00 USD y realizando la adquisición por la que normalmente se inclinan los propietarios en los neumáticos nacionales tendría costos de 1.853.000,00 USD, considerando como mejor opción a que la compañía realice propiamente la importación de los neumáticos acogiéndose a los beneficios que la ley le otorga, considerando de una mejor opción de ahorro beneficioso para la empresa de 177.796,50 USD lo que significa un 9% de ahorro de los costos de reposición anual. Con este análisis la empresa se abstendría de utilizar neumáticos nacionales para beneficiarse con los importados con sus beneficios de ley.

Tabla 3.24. Utilidad neta anual de la compañía

Tipos de neumáticos	Ingreso bruto anual por unidad	Ingreso bruto anual por compañía	Costo total anual por compañía	Utilidad anual de la compañía	Utilidad anual por unidad	Porcentaje de costos de reposición anual
Importado con pago tributos (cambio anual)	70.690,84 USD	3.534.541,92 USD	1.741.000,00 USD	1.793.541,92 USD	35.870,84 USD	51%
Importado sin pago tributos (cambio anual)	70.690,84 USD	3.534.541,92 USD	1.675.203,50 USD	1.859.338,42 USD	37.186,77 USD	53%
Nacional (cambio semestral)	70.690,84 USD	3.534.541,92 USD	1.853.000,00 USD	1.681.541,92 USD	33.630,84 USD	48%
Neumático importado precio de mercado (cambio anual)	70.690,84 USD	3.534.541,92 USD	1.818.000,00 USD	1.716.541,92 USD	34.330,84 USD	49%

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

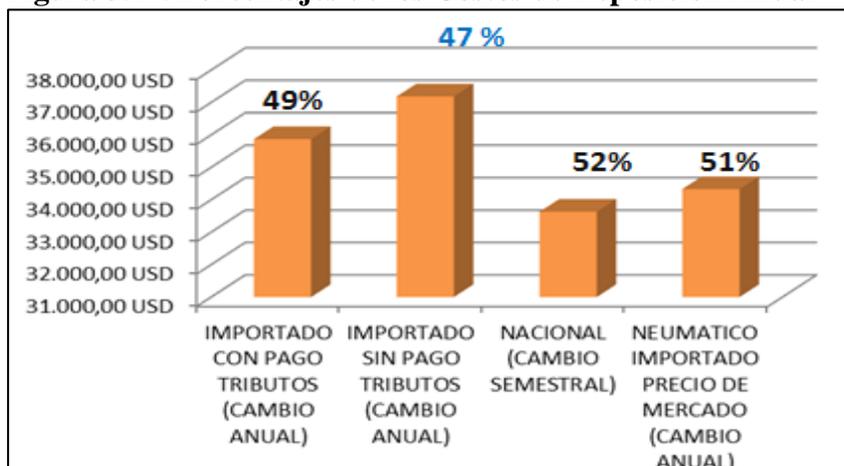
Figura 3.16. Utilidad neta anual de la compañía

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

De acuerdo con la presente tabla se conoce que la utilidad de la compañía tiende a variar dependiendo de los costos que las unidades asuman al año, es por ello que los costos de reposición cumplen un aspecto muy importante en la Utilidad final, en el caso que la compañía importe sus neumáticos y se acoja a los beneficios de ley tendrá una Utilidad de 1.859.338,42 USD teniendo un porcentaje de 53% de sus ingresos totales, al importar los neumáticos cancelando los tributos al comercio exterior tendrá una utilidad de 1.793.541,92 USD teniendo un porcentaje de 51% de sus ingresos totales, al adquirir neumáticos importados por empresas comercializadoras tendrá una utilidad de 1.716.541,92 USD

teniendo un porcentaje de 49% de sus ingresos totales, y al adquirir neumáticos nacionales como lo realizan habitualmente los propietarios de las unidades tendrán una utilidad de 1.681.541,92 USD teniendo un porcentaje de 48% de sus ingresos totales, dando como resultado una disminución de las utilidades por 112.000,00 USD que representa el 5% de las utilidades en el caso de que la Compañía se empodere de realizar las importaciones acogiéndose a los beneficios de ley.

Figura 3.17. Porcentajes de los Costos de Reposición Anual



Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Observando la Figura N° 19 se conoce que habitualmente los propietarios de las unidades de transporte optan por adquirir neumáticos nacionales debido a su menor costos, y mayor facilidades de pago lo cual les representa un 52% en sus costos de reposición al año, en el caso de adquirir neumáticos importados por las comercializadoras el costo de reposición sería del 51%, en el caso que la Compañía se empodere de las importaciones de los neumáticos acogiéndose a los beneficios tributarios los costos de reposición serían solamente el 47%, en el caso de que la compañía realizara las importación de neumáticos cancelando los tributos al comercio exterior los costos de reposición serían de 49%, entiendo así que la mejor opción y el camino óptimo sería que la compañía haga uso de los beneficios que la ley le otorgo y que a su vez cree un departamento de comercio exterior para que realicen sus importaciones de neumáticos ahorrando un 5 % que representa 112.000,00 USD en sus costos de reposición en comparación al neumático nacional.

Tabla 3.25. Cubicación de Neumáticos en un Contenedor High Q

LONGITUDES	CONTENEDOR	MEDIDAS	N° LLANTAS	
Largo	12,03	1,04	11,57	11
Alto	2,35	1,04	2,26	2
Ancho	2,70	0,27	10,03	10
Largo	0,59	0,27	2,20	2
Alto	2,35	1,04	2,26	2
Ancho	2,70	1,04	2,59	2
Alto	0,27	0,27	1,01	1
Largo	12,03	1,04	11,57	11
Ancho	2,70	1,04	2,59	2
				250

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Tabla 3.26. Cuadro comparativo de Neumáticos importados con y sin el pago de Aranceles al Comercio Exterior

IMPORTACIÓN DE NEUMÁTICOS CON EL PAGO DE TRIBUTOS		IMPORTACIÓN DE LLANTAS CON BENEFICIO ARANCELARIO 0%	
FOB UNITARIO	150,00 USD	FOB UNITARIO	150,00 USD
FOB TOTAL	37.500,00 USD	FOB TOTAL	37.500,00 USD
FLETE	4.000,00 USD	FLETE	4.000,00 USD
SEGURO	415,00 USD	SEGURO	415,00 USD
CIF	41.915,00 USD	CIF	41.915,00 USD
TASA FODINFA	209,58 USD	TASA FODINFA	0,00 USD
TASA ARANCELARIA	419,15 USD	TASA ARANCELARIA	0,00 USD
T. ESPECÍFICA	12.450,00 USD	T. ESPECÍFICA	0,00 USD
SOBRE TASA ARANCELARIA	9.375,00 USD	SOBRE TASA ARANCELARIA	0,00 USD
IVA	7.724,25 USD	IVA	0,00 USD
VA	72.092,97 USD	VA	41.915,00 USD
FLETE INTERNO	350,00 USD	FLETE INTERNO	350,00 USD
DDP	72.442,97 USD	DDP	42.265,00 USD
CANTIDAD DE LLANTAS	250,00	CANTIDAD DE LLANTAS	250,00
DDP UNIT	289,77 USD	DDP UNIT	169,06 USD
UTILIDAD	31%	UTILIDAD	14%
PVP	380 USD	PVP	192,01 USD

Elaborado por: Johny Augusto Orozco Morales, 2017

Las presentes tablas denotan la importación de neumáticos con el cumplimiento de los aranceles y con la liberación de los mismos, dando un resultado completamente diferente, y teniendo que los neumáticos importados cancelando los aranceles salen a 380,00 USD precio de venta al público, y los neumáticos importados con la liberación de tributos tiene un precio de venta de 192.01 dólares.

Teniendo en cuenta que la compañía tenga un margen de rentabilidad bruta del 14% para beneficios e incentivos para los socios dentro del funcionamiento de la misma, lo cual

representa 22,95 USD por neumático y un ingreso total anual a la compañía por 8.034,24 USD lo cual dará liquidez y circulante para posibles imprevistos que se presenten.

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES

4.1. Conclusiones

El desconocimiento de los beneficios que otorga la resolución del COMEX 599 al sector del transporte urbano del país corresponde al 98% de los socios de la compañía Trans-Tsáchila, además de los requisitos y aranceles que se deben cumplir para la importación de neumáticos ha llevado a incurrir en costos adicionales en la reposición de neumáticos en los socios de la compañía, afectando directamente a los ingresos y expectativas de los propietarios.

La importación de neumáticos en el 2007 fueron de 34,685.54 \$, subió para el año 2008 subió un 31.82% que representa a 45,720.77 \$, en el 2009 se incrementó un 3.97% ya que la economía mundial se estaba recuperando luego de la crisis mundial del 2008, para el 2010 y 2011 las importaciones fueron de 83,120.01 y 83,805.04 respectivamente, incrementándose en un 74.85%, en el 2012 subió un 16.60%, para el 2013 descendió un 9.03% debido a la política comercial del gobierno, y el aumento de aranceles a la importación, para el 2014 se incrementa 2.20% llegando a la cifra de 90,848.22\$, pero para el año 2015 que el gobierno aplicó la sobre tasa arancelaria para proteger la balanza comercial afectó a las importaciones disminuyendo en un 26.54%, en 66,735.66 \$, y a esto se ve reflejado el incremento en los neumáticos que se comercializan en el medio.

La Compañía Trans-Tsáchila ha sufrido muchos cambios en lo que respecta a los costos de mantenimientos de las diferentes unidades, como son sueldos de personal, mantenimiento mecánico y estructural, limpieza, neumáticos entre otros. Los costos de mantenimiento de la compañía al año 2015-2016 ascienden a 1.853.000,00 USD realizando una comparación con los costos de los neumáticos al año son 245.000,00 USD y estos representan el 13%, si la empresa se acogiera al beneficio de 0% de aranceles que le corresponde por ser transporte público de pasajeros sus costos serían, 67.203,50 USD realizando una comparación con los costos de los neumáticos al año sería 177.796,50 USD lo que representa una reducción del 9% costo total anual.

Por la aplicación de la Sobre tasa arancelaria, los costos de mantenimientos en las unidades se han incrementado porque los neumáticos cumplen un rol importante y necesario, mismos que sufrieron un incremento en su valor debido al incremento de los tributos a pagar, lo cual lleva a que los socios reduzcan sus ingresos, obligados a solicitar al gobierno Municipal un incremento en los pasajes para cubrir con los costos de mantenimiento y la renovación de sus unidades, con el único perjudicado que es el usuario directamente ya que es quién utiliza el servicio necesariamente.

La utilidad de la compañía Trans-Tsáchila tiende a variar dependiendo de los costos que las unidades asuman al año, es por ello que los costos de reposición cumplen un aspecto muy importante en la Utilidad final, en el caso que la compañía importe sus neumáticos y se acoja a los beneficios de ley tendrá una Utilidad de 1.859.338,42 USD teniendo un porcentaje de 53% de sus ingresos brutos anuales, y al adquirir neumáticos nacionales como lo realizan habitualmente los propietarios de las unidades tendrán una utilidad de 1.681.541,92 USD teniendo un porcentaje de 48% de sus ingresos brutos anuales, dando como resultado una disminución de las utilidades por 112.000,00 USD que representa el 5% de las utilidades en el caso de que la Compañía se empodere de realizar las importaciones acogiéndose a los beneficios de ley.

La duración de los neumáticos importados versus los nacionales, radican esencialmente en su calidad, composición, tecnología aplicada, manufactura en sí, dando un recorrido en kilómetros de los neumáticos importados de 59271 km y un tiempo de 12 meses y un recorrido de 29635 km y en tiempo de 6 meses de los neumáticos nacionales, siendo superados 2 veces a 1 en distancia y tiempo de reposición por los importados. Esto hace en la compañía una comparación con los costos de los neumáticos al año de 177.796,50 USD lo que representa una reducción del 9% costo total anual, asumiendo una rentabilidad a la compañía en caso de asumir la importación con los beneficios correspondientes del 14% correspondiente a 22,09 por socio.

Debido a la excesiva carga tributaria que se debe cumplir para la importación neumáticos genera que los mismos tengan valores elevados, así refleja la encuesta donde menciona que los propietarios de unidades de transporte prefiere un 88% los neumáticos nacionales, aunque estos solo cumplan con 29635 km y un tiempo de 6 meses de uso, en los cuales deberán realizar la reposición de los mismos.

4.2. Recomendaciones

Es recomendable que el gobierno (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) y los GADS encargados de regular y controlar el transporte urbano, realicen capacitaciones y charlas a las diferentes compañías de transporte urbano, en cuanto a los beneficios que la ley y las resoluciones brindan para que su servicio tienda a mejorar y asegurar una mejor calidad en la prestación del mismo, ya que ellos van hacer uso de estos beneficios realizando la importación de los neumáticos a fin de que sus costos se reduzcan.

Es indispensable generar convenios con las instituciones públicas, para que faciliten los servicios que estas posean, por ejemplo la designación de rutas para las diferentes operadoras que existen, y de esta forma trabajar a un ritmo adecuado que permita el mantenimiento y conservación de más tiempo de las unidades.

La Compañía Trans-Tsáchila, al ser una empresa de servicio de transporte urbano se debe considerar los costos que ellos incurren, considerando primordialmente los productos importados que pagan aranceles elevados, para que estén exentos de incurrir en estos gastos adicionales que les representa, lo único que ocasionan es el decline en el crecimiento del servicio, considerando que el transporte urbano mueven al aparato productivo en la sociedad que es la ciudadanía.

Es importante que la compañía Trans-Tsáchila sea capacitada en aspectos diversos, como comercio exterior, legislación tributaria ya que por el desconocimiento de los dirigentes y socios, la compañía no hace uso de sus derechos, que por ley les corresponde, y de esta forma puede la empresa ahorra una cantidad considerable en sus costos de mantenimiento para que puedan de esta forma renovar todas las unidades en circulación y establecer un margen de rentabilidad considerable para los socios y empresa.

Es necesario que la compañía Trans-Tsáchila facilite de otras capacitaciones para los socios y conductores de las unidades, a fin que el personal tenga la preparación y conocimiento adecuado al momento de brindar el servicio, Ayudando a la concientización de los conductores, mismos que van a disminuir considerablemente los accidentes de tránsito, mejorando internamente para luego proyectarlo a los usuarios, y con el objetivo de tener un servicio de calidad como en las ciudades de primer orden.

Con el espacio que genera la aplicación de la sobretasa arancelaria, crear en la compañía Trans-Tsáchila un departamento de Comercio exterior, que sea la encargada de gestionar conjuntamente con las otras operadoras la importación de los neumáticos, para las unidades de la misma compañía, reduciendo de esta forma 3,555.93\$ al año por unidad, dando un total de 177,796.50 \$, que la compañía puede utilizar en su infraestructura, mejoramiento de las unidades, crear un fondo para préstamos de los socios y de esta forma poder asignar a sus colaboradores en el seguro social que por ley corresponde, crear una ciudadela, en la que los mismo socios tengan servicios y prestaciones entre otros.

Es factible el diagnóstico del parque automotor que presta servicio de transporte urbano a fin de incrementar si es necesario los cupos de importación para los diferentes gremios y que el 100% de los socios se puedan acoger a estos beneficios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. 1196, D. E. (2012). REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. QUITO: LEXIS.
2. Alexander Salinas International Services, C. (31 de marzo de 2011). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de <https://comerciointernacional7.wordpress.com/2011/03/31/que-es-el-arancel-de-aduanas-para-que-sirve-y-cuales-son-sus-funciones/>
3. BCE. (2017). BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. Recuperado el 03 de 03 de 2017, de <https://www.bce.fin.ec>
4. Cabello, M. (2000) Las Aduanas y el Comercio Internacional. 2da Ed. Editorial ESIC
5. CAN. (2007). COMUNIDAD ANDINA. Recuperado el 02 de 02 de 2017, de www.can.org
6. Ceballos, L. (2015). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de que son las Importaciones: <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comoimportar/comopuedoimportar/120-que-es-importar>
7. Cesarito. (22 de septiembre de 2012). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de <http://es.slideshare.net/cesarito2050/arancel-de-aduana>
8. COMEX. (2007). RESOLUCION No. 59. QUITO: Suplemento del Registro Oficial N° 191 de 15 de octubre de 2007.
9. COPCI. (2014). CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCIÓN COMERCIO E INVERSIONES. Quito-Ecuador: Talleres de la CEP.
10. Cristhian Jiménez, p. (15 de octubre de 2012). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de Marco de referencias : <http://es.slideshare.net/cejird/clase-5-marco-de-referencia>
11. Definicion. (11 de marzo de 2011). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de Definición de Marco legal: <http://www.definicionesde.info/e/marco-legal/>
12. Ecuador, P. D. (2000). Ley Orgánica de Defensa del Consumidor. Quito.
13. FEDEXPORT. (2014). Federación de Exportadores de Ecuador. Recuperado el 07 de 11 de 2015, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/salvaguardia-sigue-en-vigor-en-el-marco-de-la-omc/>
14. Flores, H. C. (s.f.). tuposgradour. Recuperado el 31 de 08 de 2016, de <http://www.tuposgradour.com/Portals/0/La-Negociaci%C3%B3n-Internacional.pdf>

15. González, I. (2009) Gestión del Comercio Exterior de la empresa. 3era Ed. Editorial ESIC
16. III, H. (17 de 10 de 2016). VIVE HABITAD. Obtenido de <http://www.rumboahabitat3.ec/es/noticias/noticias/165-objetivos-nacionales.html>
17. Lobejón, I. (2001) El Comercio Internacional. 1era Ed. Editorial ESIC.
18. LOTTTSV. (2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Quito: LEXIS.
19. Martínez, E. (12 de 02 de 2014). Las barreras al comercio internacional: qué son y su clasificación. Recuperado el 02 de 02 de 2017, de Las barreras al comercio internacional: qué son y su clasificación: <http://comunidad.iebschool.com/iebs/scm-comercio-exterior/barreras-comercio-internacional/>
20. Martínez, R.; Martín, M. (2009) Manual Práctico de Comercio Exterior. 1era Ed. Editorial ESIC.
21. Medina, L. (1998) Contratos de Comercio Exterior. 1era Ed. Editorial ESIC
22. MTOP. (2017). Ministerio de Obras Públicas. Recuperado el 05 de 05 de 2017, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/>
23. OMC. (2016). Organización Mundial del Comercio. Recuperado el 31 de 08 de 2016, de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact4_s.htm
24. ONU. (2017). Organización de Naciones Unidas. Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de Que es la Globalización: <http://www.un.org/es/aboutun/booklet/globalization.shtml>
25. Organismo de integración económica y social con personería jurídica constituida por Perú, B. V. (1969). Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. Pacto Andino. Lima.
26. Pérez, M. C. (2009). Las aduanas y el comercio internacional. España: ESIC.
27. Porto, J. P. (2008). Definición de empresa. Recuperado el 02 de SEPTIEMBRE de 2016, de <http://definicion.de/empresa/>
28. Sanchez, J. V. (06 de enero de 2013). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de certificado de origen: <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/certificado-de-origen>
29. Torres, R. (2010). Plan de movilidad sustentable transporte y tránsito para el cantón de Santo Domingo. Santo Domingo: GADS SD.
30. Universidad Icesi, C. 1.-1.-C. (2009-2013). Recuperado el 02 de septiembre de 2016, de Que es una Barrera No Arancelaria?: <https://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2006/09/29/barreras-no-arancelarias/>