



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DEL PROCESO OPERACIONAL DE LA EMPRESA COREANA  
KÍA MOTORS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL  
ECUADOR.

BETANCOURT MACIAS CINTHYA YASMINA  
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2019



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DEL PROCESO OPERACIONAL DE LA EMPRESA  
COREANA KÍA MOTORS PARA LA IMPORTACIÓN DE  
VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.

BETANCOURT MACIAS CINTHYA YASMINA  
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2019



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

ANÁLISIS DEL PROCESO OPERACIONAL DE LA EMPRESA COREANA KÍA  
MOTORS PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.

BETANCOURT MACIAS CINTHYA YASMINA  
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

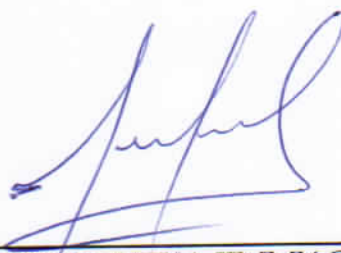
DIAZ CUEVA JIMMY GABRIEL

MACHALA, 22 DE AGOSTO DE 2019

MACHALA  
22 de agosto de 2019

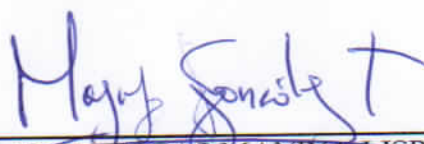
### Nota de aceptación:

Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado Análisis del proceso operacional de la empresa coreana Kía motors para la importación de vehículos en el Ecuador., hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.



---

DÍAZ CUEVA JIMMY GABRIEL  
0702000043  
TUTOR - ESPECIALISTA 1



---

GONZÁLEZ ILLESCAS MAYIYA LISBETH  
0702802919  
ESPECIALISTA 2



---

ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES  
0702415456  
ESPECIALISTA 3

Fecha de impresión: jueves 22 de agosto de 2019 - 09:42

## Urkund Analysis Result

**Analysed Document:** PROYECTO EN ORDEN.docx (D54748073)  
**Submitted:** 8/8/2019 5:35:00 PM  
**Submitted By:** cybetancourt\_est@utmachala.edu.ec  
**Significance:** 1 %

### Sources included in the report:

<https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-enero-2019>

### Instances where selected sources appear:

1

## CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

La que suscribe, BETANCOURT MACIAS CINTHYA YASMINA, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado Análisis del proceso operacional de la empresa coreana Kía motors para la importación de vehículos en el Ecuador., otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

La autora declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

La autora como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 22 de agosto de 2019



BETANCOURT MACIAS CINTHYA YASMINA  
0705479608

## RESUMEN

La importación de vehículos en el Ecuador ha ido incrementando durante los últimos años, esto debido a eliminación de ciertas barreras arancelarias y no arancelarias que se dieron a comienzos del año 2017, así como también gracias a la firma del acuerdo con la Unión Europea. Aunque cabe mencionar que la mayor parte de los vehículos que se importan en Ecuador son de procedencia asiática.

El presente estudio tiene como objetivo determinar el proceso operacional que la empresa coreana K-motors debe realizar para la importación de vehículos en el Ecuador.

De la investigación realizada se obtuvo datos precisos y relevantes los cuáles podrán ser utilizados por importadores, investigadores, estudiantes o cualquier persona que se desarrolle en el campo del comercio internacional, para que puedan tener una guía o perspectiva más clara del proceso operacional que debe realizarse para la importación de vehículos.

En relación al marco teórico de la presente investigación se tomaron como fuentes de información estudios realizados por expertos y publicados en revistas especializadas como Redalyc, scielo, así como también información de páginas web y otros medios, por otro lado, también se expusieron ciertas estadísticas de importación de vehículos obtenidas del portal de estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas Trademap.

La metodología utilizada en la investigación es la exploratoria, puesto que se utilizó información de textos, páginas web como de revistas especializadas, lo que nos permitió tener una buena calidad de temática y fundamento teórico.

**Palabras claves:** Regímenes aduaneros, Depósitos aduaneros, Importación, Cupos de importación, Barreras comerciales, procesos logísticos, acuerdos comerciales.

## ABSTRACT

The vehicle's import in Ecuador has been increasing during recent years, due to elimination of certain tariff and non-tariff barriers that occurred at the beginning of 2017, as well as thanks to the signing of the agreement with the European Union. Although it is worth mentioning that most of the vehicles that are imported into Ecuador are of Asian origin.

The purpose of this study is to determine the operational process that the Korean company K-motors must perform to import vehicles into Ecuador.

Accurate and relevant data were obtained from the research performed which may be used by importers, researchers, students or any person who develops in the field of international trade, so that they can have a clearer guide or perspective of the operational process that must be carried out for the importation of vehicles.

In relation to the theoretical framework of the present investigation, studies carried out by experts and published in specialized journals such as Redalyc, scielo, as well as information from web pages and other media were taken as sources of information, on the other hand, were also exposed certain statistics on import of vehicles obtained from the trade statistics portal for the international development of Trademap companies.

The methodology used in the research is the exploratory one, since information from texts, web pages and specialized journals was used, which allowed us to have a good quality of theme and theoretical foundation.

**Keywords:** Customs regimes, Customs warehouses, Import, Import quotas, Commercial barriers, logistics processes, commercial agreements.



## CONTENIDO

	<b>pág.</b>
RESUMEN.....	7
ABSTRACT.....	8
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	9-10
ÍNDICE DE TABLAS.....	11
ÍNDICE DE ANEXOS.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13-14
1. MARCO TEÓRICO.....	15
1.1 Regímenes aduaneros.....	15
1.2 Depósitos aduaneros.....	15-16
1.3 Importación.....	16
1.4 Cupos de importación.....	16-17
1.5 Barreras comerciales.....	17-18
1.6 Procesos logísticos.....	18
1.7 Acuerdos comerciales.....	18-19
2. ESTADÍSTICAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DEL ECUADOR.....	20
2.2 Importaciones de vehículos del Ecuador año 2016-2018.....	20
2.3 Mayor país proveedor de vehículos de Ecuador.....	21-22
2.4 Importaciones de vehículos del Ecuador provenientes de Corea del Sur año 2016- 2018.....	22
2.5 Empresas líderes en ventas de vehículos importados en Ecuador año 2016-2018.....	23

3	DESARROLLO DEL CASO.....	24
3.1	Caso.....	24
3.2	Problema.....	24
3.3	Proceso operacional.....	24-25
3.4	Documentos.....	26
3.5	Proceso logístico.....	26-27
4	CONCLUSIONES.....	28
	BIBLIOGRAFÍA.....	29-30
	ANEXOS.....	31

## LISTA DE TABLAS

pág.

<b>Tabla 1.</b> Importaciones de vehículos del Ecuador año 2016-2018.....	20
<b>Tabla 2.</b> Mayor país proveedor de vehículos de Ecuador.....	21-22
<b>Tabla 3.</b> Importaciones de vehículos del Ecuador provenientes de Corea del Sur año 2016-2018.....	22
<b>Tabla 4.</b> Empresas líderes en ventas de vehículos importados en Ecuador año 2016-2018.....	23

## LISTA DE ANEXOS

**pág.**

<b>Anexo A.</b> Proceso logístico para la importación de vehículos.....	32
---	----

## INTRODUCCIÓN

Si bien es cierto, lo que se busca es fomentar el sector exportador, puesto que este a través del ingreso de divisas, beneficia en muchos aspectos económicos al país, sin embargo, la importación también juega un papel importante en nuestro país ya que no todas las importaciones que se realizan están destinadas al consumo, Ecuador importa además materias primas y bienes de capital que no se producen a nivel nacional y que a su vez aportan al desarrollo de la industria, lo que conlleva a beneficios tales como crecimiento económico y comercial, además de que promueve el crecimiento de nuevas fuentes de empleo.

En el 2018 la importación de vehículos, uno de principales productos de importación no petrolera del Ecuador, más la importación de maquinarias para el desarrollo de la industria, aportaron al país con el incremento del recaudo de impuestos en 10% en relación del año 2017 (Tavra, 2019).

Kia Motors es una empresa Sur-coreana dedicada a la fabricación de vehículos, lleva laborando en el mercado 75 años, Fabricó vehículos para importantes empresas del sector automovilístico como Mazda, Ford, Peugeot, Fiat. Para los años 90 se integró en el mercado estadounidense y europeo con su propia gama de vehículos, no obstante, debido a la crisis financiera asiática del año de 1998 Kia quedó en bancarrota, este evento originó que Hyundai Motors adquiriera cerca del 35% de las acciones de Kia.

A pesar de que Kia motors tuvo muchas barreras en su integración en el mercado local como internacional no desistió en la fabricación de sus productos, manteniendo como lema empresarial fabricar vehículos económicos, seguros y duraderos, posicionándolos como una empresa líder en innovación.

Actualmente Kia cuenta con una planta productora de vehículos en la ciudad de West Point, EEUU, y su planta principal está ubicada en Yangjae-dong Seúl, se puede destacar que Kia tiene por todo el mundo empresas distribuidoras de vehículos.

En Ecuador kia cuenta con alrededor de 40 concesionarios, cada uno de ellos ubicados en ciudades estratégicas, su excelente estudio de mercado los ha posicionado como una de las empresas favoritas para la adquisición de vehículos en el país.

Por lo que el objetivo del presente proyecto en relación al caso práctico tomado, está dirigido al análisis del proceso operacional que la compañía coreana K-motors debe realizar para la importación de vehículos en el Ecuador.

Para lo cual se pretende realizar un estudio del régimen depósitos aduaneros que se tomará para el desarrollo de la importación de los vehículos, así como todo el proceso tanto operacional, administrativo y logístico acogiéndose a las normativas dictadas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

La problemática de la investigación surge para aportar una guía, con la cual, las personas que se desarrollen en el campo del comercio internacional, ya sean importadores, exportadores, o estudiantes, que deseen emprender en la importación de vehículos puedan desarrollar de mejor manera, más rápida y eficiente las operaciones que se deben realizar y de esta manera fomentar las importaciones en el país.

## **1. MARCO TEÓRICO**

### **1.1 Regímenes aduaneros**

Un régimen aduanero es un procedimiento aplicable a las mercancías de acuerdo a la función o destino que las mismas vayan a cumplir y que van ligadas a la legislación aduanera vigente (COPCI, 2016).

Un punto importante para una correcta asesoría en el comercio internacional es esencialmente conocer sobre cada uno de los regímenes aduaneros, puesto que de esta manera podemos saber con exactitud a qué destino debe establecerse determinada mercancía, por consiguiente, evitar contratiempos, errores en aduanas, y, por otro lado, minimizar costes.

Toda mercancía que entra o sale de un país debe acogerse a un régimen aduanero, mediante un documento en el cual conste el destino o uso que se le proyecta dar a la mercancía. Dentro de los regímenes aduaneros tenemos regímenes de importación, regímenes de exportación, regímenes de excepción, y otros regímenes aduaneros.

### **1.2 Depósitos aduaneros**

Un depósito aduanero “es un régimen especial aduanero, mediante el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado sin el pago de derechos e impuestos y recargos aplicables” (COPCI, 2016, pág. 56).

Martínez (2017) refiere un depósito aduanero como régimen exento del pago de tributos, en el cual las mercancías objeto de importación son almacenadas en lugares y con un plazo específico determinado por las autoridades aduaneras.

El plazo que el SENA E determina en el régimen de depósito para la permanencia de las mercancías es de hasta un año contado a partir del levante de las mercancías.

Los depósitos aduaneros juegan un papel importante en el comercio internacional, puesto que mediante este régimen se puede realizar la importación de grandes cantidades de

mercancías teniendo la posibilidad de ir desaduanizando de manera parcial o por lotes, lo cual brinda gran facilidad a las empresas importadoras de vehículos, grandes maquinarias o de mayor volumen de mercancías.

### **1.3 Importación**

La importación es el régimen aduanero que permite el ingreso de bienes y servicios al Ecuador, siempre que el pago de los tributos de aduana y demás obligaciones se encuentren consignados (COPCI, 2016).

Gómez y Ramírez (2017) definen la importación como toda mercancía o servicio que un país adquiere del extranjero para comercializarlo nacionalmente.

La importación en términos de balanza comercial no es muy relevante, puesto que esta toma a las exportaciones como cabecilla del superávit y con ello el aumento y bienestar económico de un país, por lo que si las importaciones lideran la balanza comercial se tendría como resultado un déficit económico (Chosgo, 2016)

En Ecuador las importaciones han venido liderando la balanza comercial, es por ello que en determinados años se impusieron ciertas trabas e impuestos arancelarios a la importación, pues lo que se pretendía era aumentar el nivel de las exportaciones. Actualmente según ASOBANCA (2019) las importaciones siguen liderando puesto que estas alcanzaron los \$20.415 millones de enero a noviembre del 2018 respecto a las exportaciones que alcanzaron \$19.900 millones en el mismo periodo. Sin embargo, cabe recalcar que las exportaciones también han crecido en los últimos años.

Si bien las importaciones no son de gran acogida en términos de balanza comercial, éstas también promueven la economía, puesto que no todos los bienes que se importan son bienes de consumo final, también se importan maquinarias e insumos lo que es necesario para el desarrollo y crecimiento tanto de la industria como de la economía.

### **1.4 Restricciones de cupos de importación**

Esta medida denominada cupos de importación es implementada con el objetivo de restringir las importaciones de ciertos bienes, situación que suscita un gran importe de



salida de divisas del país lo que es desfavorable para nuestra economía (Pico y Coello, 2017)

El sector automotriz desde los años 2012-2016 estaba regulado por la imposición de cupos de importación y restricciones arancelarias, pero actualmente, a partir del año 2017 los cupos de importación se eliminaron, esto debido a que el sector automotriz sufrió una crisis de venta en relación a los años 2015-2016.

La medida de imposición de cupos de importación en un principio y en parte fue tomada para frenar el impacto ambiental que estaban generando los vehículos, sin embargo, ahora con la eliminación de los cupos se busca la manera de seguir aportando al cuidado ambiental, por lo que se darán ciertos incentivos a la importación de vehículos que no generen contaminación.

De esta manera, cabe mencionar que Ecuador recientemente ha decidido establecer una reducción de aranceles para los vehículos eléctricos y CKP, esto con el objetivo de reducir el impacto ambiental y, por otro lado, impulsar el uso de sistemas de movilidad sustentable y moderno (Telégrafo, 2019).

### **1.5 Barreras comerciales**

Las barreras comerciales surgen como una manera de protección a la industria y comercio nacional, y deben ser pagadas por los importadores o exportadores al ingreso o salida de las mercancías, en lo que respecta a las barreras comerciales tenemos barreras arancelarias y barreras no arancelarias.

Las barreras arancelarias según Cruz (2012) son regulaciones que tienen como objetivo proteger la producción nacional frente a situaciones económicas no favorables consecuentes de la liberación comercial, estas pueden ser: salvaguardas, Ad-valorem, aranceles específicos.

Para Baena (2018) una barrera no arancelaria, es una regulación que perjudica a las importaciones y que no utiliza para ello aranceles, estas pueden ser: restricciones sanitarias y fitosanitarias, licencias de importación, requisitos técnicos entre otros.

Así la importación de vehículos en el Ecuador está regulada bajo aranceles como lo son el ad-valorem, fodinfa, ICE ad-valorem, IVA, ISD, IR.

### **1.6 Proceso logístico**

Para González (2016) hablar de logística refiere a todo el proceso de transporte de materias primas, insumos, productos finales desde el proveedor hasta el consumidor final, en el lugar y tiempo acordado, con la mejor calidad y al menor costo.

Por otro lado, Morini (2017) dice que el proceso de logística se ha actualizado y se ha adherido a la cadena de suministro.

Según Vinajera-Zamora, Marrero-Delgado y Ruiz-Morales (2017) dicen que la cadena de suministro lleva a cabo distintos procesos como lo son el proceso de aprovisionamiento, producción y distribución.

Por lo que se puede determinar que la cadena de suministro abarca tanto las operaciones de logística más operaciones que se efectúan en el proceso de producción, concluyendo así que la cadena logística es parte de la cadena de suministro.

El proceso logístico dentro de la importación de vehículos no es más que todo el proceso que debe realizar para llevar a cabo dicha importación, es decir la logística efectúa operaciones como contratación de naviera y transportes, contratación de servicios de courier, servicios de estiba, desestiba, movilización, entre otros.

### **1.7 Acuerdos comerciales**

Ecuador debe apuntar hacia una mayor integración económica mediante la firma de diferentes acuerdos comerciales con distintos países del mundo, y con ello mejorar la diversificación y facilitación económica.

Para Corbella y Sarmiento (2017) la integración económica es un sistema por el cual, dos o más países negocian y pactan mediante acuerdos comerciales ciertos aspectos en temas económicos, con el objetivo de incrementar el intercambio comercial de manera más fácil y sin trabas como lo son las barreras comerciales.

Para Piñeiro y Bianchi (2016) un acuerdo comercial es un convenio el cual tiene como objetivo eliminar o equiparar los aranceles de los miembros del acuerdo con la finalidad de facilitar e incrementar el intercambio comercial.

Es importante para un país firmar y establecer acuerdos comerciales de diferentes índoles, ya que al prescribirlos y ejecutarlos le otorga beneficios mutuos entre los países miembros. Además, se puede deducir que los acuerdos comerciales son indispensables porque estos rompen las barreras comerciales que la política restrictiva de los gobiernos, y los mercados imponen muchas veces como medida de protección a la industria local, alejando muchas veces a la inversión extranjera, y como consecuencia afectando también a ciertos sectores comerciales nacionales.

## 2. ESTADÍSTICAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DEL ECUADOR

**Tabla 1. Importaciones de vehículos del Ecuador año 2016-2018 (USD millones)**

Descripción del producto	Año 2016	Año 2017	Año 2018
Automóviles de turismo, incl. los del tipo familiar "break" o "station wagon" y los de carreras, con motor de émbolo "pistón" alternativo de encendido por chispa, de cilindrada > 1.500 cm <sup>3</sup> e <= 3.000 cm <sup>3</sup> (exc. vehículos de nieve y demás vehículos especiales de la subpartida 8703.10): Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa: De cilindrada superior a 1 500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3 000 cm <sup>3</sup> : Los demás: Los demás	293.405	460.229	508.455

**Fuente: Adaptado de Trademap 2019**

En la tabla 1 podemos ver que las importaciones de vehículos del Ecuador han ido incrementando en relación a los años 2016-2018. Esto debido a la reducción paulatina de impuestos y aranceles para los vehículos que se ha venido suscitando gracias a los acuerdos firmados por Ecuador con Colombia, y ahora recientemente con la UE, además de otros factores.

**Tabla 2. Mayor país proveedor de vehículos de Ecuador (USD millones)**

<b>Descripción del producto</b>	Automóviles de turismo, incl. los del tipo familiar "break" o "station wagon" y los de carreras, con motor de émbolo "pistón" alternativo de encendido por chispa, de cilindrada > 1.500 cm <sup>3</sup> e <= 3.000 cm <sup>3</sup> (exc. vehículos de nieve y demás vehículos especiales de la subpartida 8703.10): Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa: De cilindrada superior a 1 500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3 000 cm <sup>3</sup> : Los demás: Los demás		
<b>País</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>	<b>Año 2018</b>
Corea del sur	122.265	153.913	148.977
Japón	57.312	85.726	84.282
México	21.237	59.359	51.588
Hungría	111	20.027	36.300
India	7.989	33.539	35.677
Reino Unido	8.652	10.011	31.120
China	9.058	26.046	29.457
Colombia	27.913	20.283	26.574
Indonesia	19.256	13.565	17.889
Argentina	23	12.413	13.695
Alemania	5.514	6.322	9.471
España	6.239	7.996	9.304
Estados Unidos de América	3.571	5.500	5.939

**Fuente: Adaptado de Trademap 2019**

La tabla 2, nos muestra que desde el año 2016 hasta el año 2018 el mayor proveedor de vehículos de Ecuador es Corea del Sur con \$148.977 millones USD, seguido por Japón y México, dándonos como referencia que los países asiáticos lideran como proveedores de vehículos del Ecuador, seguidos por países como México, Colombia, y países

Europeos. Desde otra perspectiva vemos que países como Hungría y Argentina han logrado ganar mayor participación en las exportaciones de vehículos hacia Ecuador.

**Tabla 3. Importaciones de vehículos del Ecuador provenientes de Corea del Sur año 2016-2018 (USD millones)**

<b>Descripción del producto</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>	<b>Año 2018</b>
Automóviles de turismo, incl. los del tipo familiar "break" o "station wagon" y los de carreras, con motor de émbolo "pistón" alternativo de encendido por chispa, de cilindrada > 1.500 cm <sup>3</sup> e <= 3.000 cm <sup>3</sup> (exc. vehículos de nieve y demás vehículos especiales de la subpartida 8703.10): Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa: De cilindrada superior a 1 500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3 000 cm <sup>3</sup> : Los demás: Los demás	39.364	68.567	94.542

**Fuente: Adaptado de Trademap 2019**

La tabla 3, nos muestra que las importaciones de vehículos provenientes de Corea del Sur, han aumentado respecto a los años 2016-2018, esto gracias a la eliminación de cupos para la importación de vehículos a partir de enero del 2017.

**Tabla 4. Empresas líderes en ventas de vehículos importados en Ecuador año 2016-2018**

<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>	<b>Año 2018</b>
Chevrolet	Chevrolet	Chevrolet
Kia	Kia	Kia
Hiunday	Hiunday	Hiunday
Great Wall	Great wall	Great wall
Toyota	Toyota	Toyota

**Fuente: Adaptado de Trademap 2019**

En La tabla 4, vemos que la empresa cabecilla en la importación de vehículos en Ecuador es Chevrolet, seguida por Kia, Hiunday, Great Wall, Toyota, y que dentro de los años 2016-2018 han logrado mantener sus lugares dentro de las importaciones de vehículos.

### **3. DESARROLLO DEL CASO**

#### **3.1 Caso**

La compañía K-Motors S.A fabricante de vehículos de origen coreano, ha procedido a la importación de una flota de vehículos de 20.000 unidades procedentes de Corea para distribuir las y comercializarlas a través de su red de concesionarios ubicados en distintas ciudades de la costa y de la sierra. El CEO representante de la marca KIA en Ecuador ha solicitado al director general del SENA E a través de gestiones administrativas y operativas; acogerse al régimen que estipula el COPCI y por ende las normativas emitidas por el SENA E. Indique cuáles son las operaciones y procedimientos que debe realizar la compañía K-Motors en el Ecuador y poder hacer la importación(internación) en territorio ecuatoriano.

#### **3.2 Problema**

Cuál es el proceso operacional que la compañía coreana k-motors debe realizar para la importación de vehículos en el Ecuador

#### **3.3 Proceso operacional**

Para la importación de los vehículos la empresa kia-Motors, deberá acogerse al régimen depósitos aduaneros, el cual posteriormente culminará con la importación a consumo de los vehículos.

Para acogerse a este régimen se deberá seguir los siguientes pasos tomados del Manual específico para el régimen de importación de depósitos aduaneros (2015):

- El importador notifica al distrito aduanero la importación de vehículos mediante el régimen de depósito aduanero.
- El depósito aduanero debe emitir la solicitud de autorización para ingreso al régimen y se registra la solicitud en el Ecuapass
- El Ecuapass asigna el número de registro de autorización para ingreso al régimen y notifica al depósito aduanero.



- El depósito aduanero comunica al declarante el N° de registro de la solicitud de autorización, con la finalidad de que el declarante ya sea el importador o el agente de aduana lo asocie con la DAI-70
- El importador o agente de aduana llena y transmite la DAI-70 adjuntando el N° de solicitud de autorización del régimen y el N° de garantía general proporcionado otorgado por el depósito aduanero. Una vez transmitida la DAI, se genera una liquidación por tasa de servicios aduaneros.
- El importador o agente de aduana debe realizar el pago de la tasa generada por servicios aduaneros.
- Una vez liquidado el pago de las tasas por servicios, el sistema aduanero dicta el proceso de aforo a realizar, el cual culmina cuando no hay observaciones.
- Una vez culminado el aforo, el Ecuapass automáticamente genera uso de garantía general del depósito aduanero e ingreso de inventario al importador.
- Finalmente, las mercancías ingresan al depósito aduanero.

Una vez que las mercancías están en el depósito aduanero, las mercancías pueden ser nacionalizadas por partes. Y para la nacionalización de dichas mercancías se debe:

- El importador o agente de aduana debe transmitir una DAI-10, agregando a ésta el régimen precedente de pagos suspendidos “Depósitos aduaneros-70” y detallando en cada ítem el régimen precedente con el ítem asociado.
- Se genera la liquidación por concepto de pagos de tributos los cuales son: Advalorem, Fodinfra, Incremento ICE, IVA.
- Se debe cancelar los tributos generados y el sistema aduanero genera el canal de aforo a realizar.
- Una vez realizado el aforo y si no hay novedades se genera el retorno automático (crédito) a la garantía general del depósito aduanero y salida del inventario al importador.
- Finalmente, el Ecuapass genera la DAI-10 con salida autorizada.

### **3.4 Documentos**

Según (COPCI, 2016) los documentos para importar vehículos son los siguientes:

- Se debe contar con RUC de importador
- Posteriormente se debe obtener el certificado de firma electrónica “Token”, el cual se lo solicita en el Banco Central del Ecuador o Security Data y se lo retira en el registro civil de la ciudad pertinente.

Documentos de acompañamiento

- Packing List
- Póliza de seguro
- Otros documentos que la aduana considere necesarios.

Documentos de soporte

- Factura comercial, en la que se detalle todas las características de los vehículos, VIN, número de motor, color, etc.
- Documento de transporte
- Certificado de origen cuando sea necesario
- DAI

### **3.5 Proceso logístico**

Los posibles vendedores envían facturas proformas de los vehículos, en la cual se detalla, la descripción de la mercancía, cantidad, características, marca, cantidad, precio unitario y precio total.

El comprador receipta y analiza las facturas proformas enviadas por potenciales proveedores y escoge el proveedor más conveniente, negocian y llegan a un acuerdo.

Una vez que llegaron a un acuerdo, firman el contrato compra-venta, en el cual se detalla la descripción de las mercancías; Número de chasis, motor, color del vehículo entre otros,

descripción del precio unitario y precio total, el medio de pago, cláusula de resolución de conflictos; idioma, datos generales de las partes, dirección de ambos, y la firma de ambos.

El comprador envía orden de pedido por 20000 unidades de vehículos a un establecido valor FOB, comprobante de pago, más instrucciones como nombre de la verificadora y detalla que el vendedor contrate el operador naviero.

El vendedor coordina con el operador naviero el embarque y con el transporte interno que llevará los vehículos y simultáneamente presenta documentos y realiza trámites de exportación en la Aduana.

El transportista se dirige donde el operador naviero, y recoge el contenedor, va a la planta del vendedor, retira los vehículos con sus respectivos documentos y los lleva al puerto de embarque.

Se realiza la estiba del contenedor y trámites respectivos para proceder al transporte marítimo internacional y a su vez el vendedor envía los documentos (factura comercial, lista de empaque, constancia de inspección, certificado de calidad, copia de BL) vía Courier al importador.

El importador a su vez contrata un Agente de Aduanas, para que realice los trámites respectivos de importación con régimen de depósitos aduaneros.

Una vez que llega la mercancía a puerto de destino, el importador cancela el flete internacional, y el transportista le entrega el BL original, el agente de aduana realiza el trámite de importación con todos los documentos completos, se realiza el aforo correspondiente, por otro lado, el importador paga la desestiba, la movilización interna, el bodegaje, el moraje, y posteriormente las mercancías pueden trasladarse al depósito aduanero.

Finalmente se irá nacionalizando los vehículos según lo desee el importador dentro del plazo de un año.

#### **4. CONCLUSIONES**

El régimen de depósitos aduaneros es el más utilizado por las concesionarias puesto que éste les brinda mayor facilidad y flexibilidad de importación, al permitirles traer una mayor cantidad de mercancías con la opción de nacionalizar por partes dentro del plazo de un año, por lo que el régimen que se estableció para la importación de la flota de vehículos para la empresa K-motors es el régimen de depósitos aduaneros.

Se determinó el proceso operativo que debe realizar la empresa K-motors para la importación de los vehículos, proceso que se debe realizar en conjunto con la colaboración de un agente de aduana para que lleve a cabo el trámite interno es decir aspectos como solicitud de régimen, llenado y tramitación de la DAI con sus respectivos documentos, nacionalización de mercancías, entre otros.

Por otra parte, se estableció también el proceso logístico que debe realizar la empresa K-motors, desde la recepción de facturas proformas de distintos proveedores, contrato-compraventa, contratación de naviera y transportes hasta la desestiba de las mercancías y su entrada a depósitos aduaneros, proceso que se debe llevar en orden y en compañía de un agente de aduanas para de esta manera optimizar tiempo y tener como resultado un proceso libre de contratiempos.

## BIBLIOGRAFÍA

Asociación de bancos del Ecuador. (enero, 2019). Boletín macroeconómico enero 2019. Recuperado el 20 de Julio del 2019 de:

<https://www.asobanca.org.ec/publicaciones/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico/bolet%C3%ADn-macroecon%C3%B3mico-enero-2019>

Baena, J. (2018). Barreras arancelarias y no arancelarias como restricciones al comercio internacional. *Revista venezolana de gerencia*, 23(83). Disponible en:

<file:///C:/Users/Windows/Desktop/PAPERS%20UTILIZADOS/Barreras%20arancelarias%20y%20no%20arancelarias.pdf>

Chosgo, A. (2016). El comercio internacional y los países desarrolladas. *Ventana Científica*, 7(11), 44-49.

COPCI. (2016). *Código Orgánico de la producción, Comercio e inversiones*. Quito, Ecuador: Corporación de estudios y publicaciones

Corbella, V., Sarmiento, K. (2017). La integración comercial y productiva de ALADI y su cambio estructural. *Economíaunam*, 14(41), 90-190.

Cruz, O. (2012). Las salvaguardas arancelarias en tiempo de crisis. *Anuario mexicano de derecho internacional*, 12, 859-898.

El Telégrafo. (05 de Junio de 2019). Comex elimina los aranceles para vehículos eléctricos. Disponible en:

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/comex-aranceles-electricos>

Gómez, A., Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico: evidencia empírica para el departamento del Cauca (Colombia). *Revista Facultad de ciencias económicas: Investigación y reflexión*, 25(2), 41-62.

González, N. (2016). Presentación: transporte y logística. *Revista transporte y territorio*, 14, 1-4.

Martínez, J. (2017). Las actividades de almacenamiento a través de un depósito privado para la distribución internacional de mercancías, frente al establecimiento permanente en Colombia. *Revista Facultad de derecho y ciencias políticas*, 47(127), 407-428.

Morini, C. (2015). Best practices in customs administrations: a preliminary exploratory study. *Revista de Administracao da Universidade Federal de Santa María*, 8(2), 341-357.

Pico, L., Coello, R. (2017). Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010-2015 y su impacto en la economía. *Innova Research Journal*, 2(1), 128-142.

Piñeiro, M., Bianchi, E. (2016). El futuro de la demanda de alimentos. *Integración y Comercio*, 40, 214-235.

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (enero, 2015). Manual específico para el régimen de importación de depósitos aduaneros. Recuperado el 15 de Julio del 2019 de:

<https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/SENAE-MEE-2-2-016-V2%20PARA%20EL%20REGIMEN%20DE%20IMPORTACION%20DE%20DEPOSITOS%20ADUANEROS.doc>.

Trava, F. (25 de febrero de 2019). Ecuador creció en importaciones y exportaciones en el 2018. *El Universo*. Disponible en:

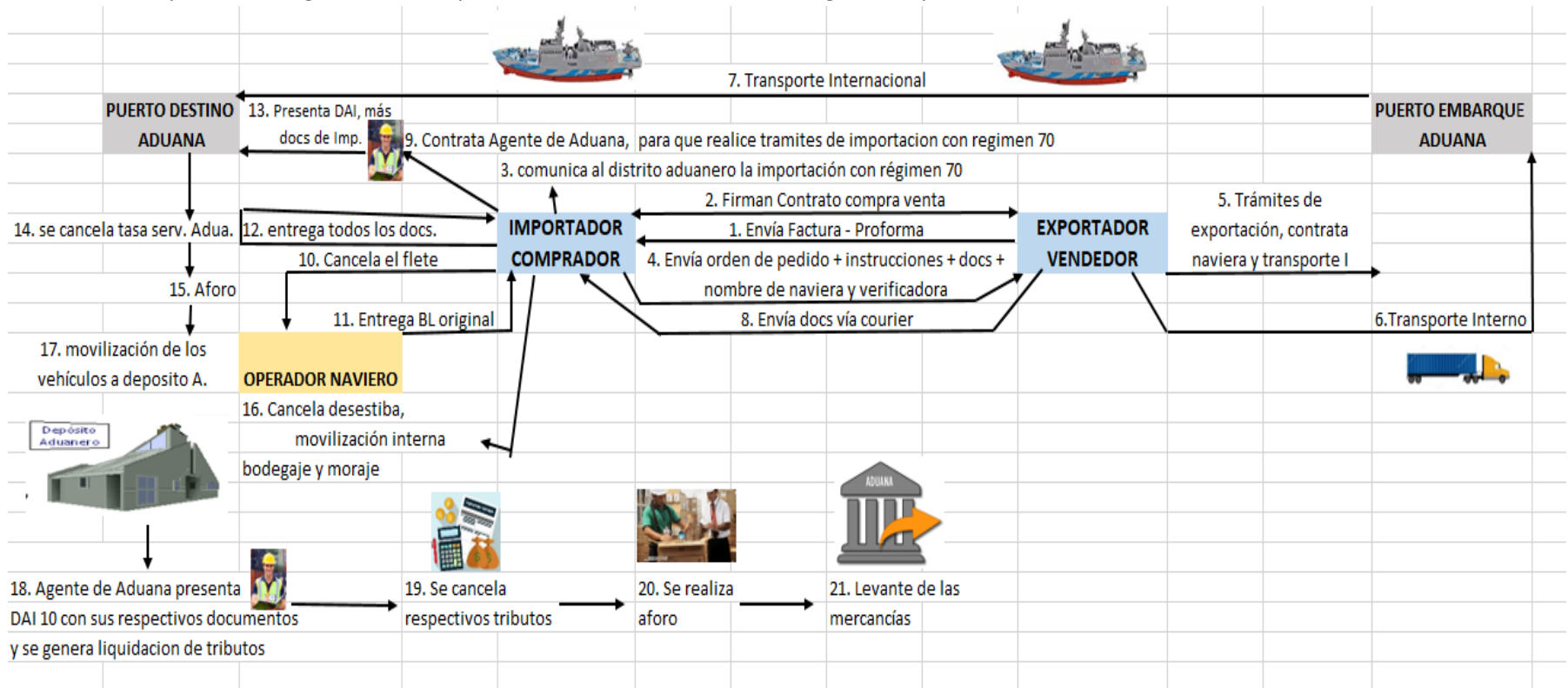
<https://www.eluniverso.com/noticias/2019/02/25/nota/7208234/ecuador-crecio-importaciones-exportaciones-2018>

Vinajera-Zamora, A., Marrero-Delgado, F., Ruíz-Morales, M. (2017). Método para calcular el valor agregado en cadenas de suministro de productos electromecánicos. *Revista chilena de ingeniería*, 25(3), 535-546.

## ANEXOS

### ANEXO A

Proceso operacional logístico de la importación de vehículos mediante régimen depósitos aduaneros.



Fuente: Elaboración propia.