



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

IMPORTACIÓN DE MOTOS ELÉCTRICAS DESDE CHINA

**Trabajo de Titulación presentado por la conformidad a los requisitos
establecidos para obtener el título de Tecnólogo en Exportaciones e
Importaciones**

Profesor guía

Ing. Diego Marcelo Salgado Salazar

Autor

Jorge Gabriel Martínez Dammer

Año

2017

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas a Jorge Gabriel Martínez Dammer, estudiante de la Universidad de las Américas, orientando sus conocimientos para un adecuado desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

Diego Marcelo Salgado Salazar
Ingeniero en Comercio Exterior, Integración y Aduanas
100235547-5

DECLARACIÓN DEL PROFESOR CORRECTOR

“Declaro haber revisado este trabajo, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”

Cinthia Verónica Andrade Vélez
Ingeniera en Negocios Internacionales
171642822-0

DECLARACIÓN DE AUDITORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi auditoria, que se han citado las fuentes correspondientes y en que su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

Jorge Gabriel Martínez Dammer

C.I. 172312647-8

AGRADECIMIENTO

Primeramente agradezco a Dios por estar junto a mí y hacer posible la culminación de mi carrera.

Le doy gracias a mis padres Marcelo y Ximena, por haberme apoyado en todo momento.

Agradezco a Educational Services International Cia Ltda pues ha sido un soporte muy importante durante mis estudios.

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación lo dedico a mi padre Marcelo Martínez quien ha sido un gran apoyo moral y económico para mi formación educativa durante toda mi vida y durante estos estudios. Gracias a su gran amor y sacrificio me ha demostrado que uno de los principales pilares de formación de una persona es la educación.

RESUMEN

En el presente proyecto se podrá encontrar un análisis de la importación de motos eléctricas desde China. Se comienza explicando las razones que han impulsado a la realización de esta investigación. Se podrá encontrar los usos y características de las motos eléctricas, su clasificación arancelaria y las notas explicativas de la partida. Se ha realizado una indagación acerca de la producción y oferta en China, numerando algunas de las principales marcas que producen motos en dicho país. También podremos encontrar el volumen y valor de las exportaciones de China hacia el mundo y un análisis de la producción de motos en Ecuador y las principales empresas importadoras. Además se detalla el flujo de importación, junto a las barreras, requisitos y documentación requerida. Igualmente podremos encontrar los cálculos para determinar el valor de seguro y pago de impuestos al momento de la nacionalización de la mercadería. Finalmente se examina las conclusiones acerca de los objetivos y recomendaciones para la aplicación de este proyecto.

ABSTRACT

In this project you will find an analysis of the importation of electric motorcycles process from China. It begins by explaining the reasons that have led to the realization of this research. You will find the uses and characteristics of electric motorcycles, their tariff classification and the explanatory notes of The Tariff item. It has been done an inquiry into production and supply in China, numbering some of the top brands that produce motorcycles there. We will also be able to find the volume and value of China's exportations to the world and an analysis of the production of motorcycles in Ecuador and the main companies that import this product. In addition, the import flow is detailed, along with the barriers, requirements and documentation required. Likewise we can find the calculations to determine the value of insurance and tax payment at the time of the nationalization of the merchandise. Finally, the conclusions on the objectives and recommendations for the implementation of this project are examined.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 ANTECEDENTES GENERALES	1
1.2 Plan de investigación.....	1
1.3 Planteamiento del problema	1
1.4 Pregunta de Investigación.....	2
1.5 Hipótesis.....	2
1.6 Objetivos	2
1.6.1 Objetivo General.....	2
1.6.2 Objetivos específicos:.....	2
1.7 Justificación	2
1.8 Metodología y métodos de investigación	3
1.8.1 Metodología.....	3
1.8.2 Métodos de investigación	3
1.9.Marco Teórico.....	4
2. MOTOS EN CHINA	6
2.1 Características y usos del Producto.....	6
2.2 Código Arancelario	8
2.2.1. Definición de partida arancelaria.	8
2.2.2. Código Suplementario o TNAN:.....	8
2.2.3. Código arancelario de Motos Eléctricas:	8
2.2.4. Notas Explicativas:	8
2.3 Producción y Oferta	9
2.4 Exportaciones de motos desde China al mundo	13
3. ANÁLISIS DEL MERCADO.....	14
3.1 Análisis del mercado de Ecuador	14
3.2 Producción local de motos eléctricas.....	14
3.3 Importaciones de motos en el Ecuador.....	15
3.4 Acuerdos preferenciales	17

3.5	Barreras de entrada.....	18
3.5.1	Barreras de arancelarias	18
3.5.2	Barreras no arancelarias	18
3.6	Requisitos de etiquetado, empaque y embalaje	19
3.6.1.	Etiquetado.....	19
3.6.2.	Empaque y embalaje.....	19
3.7	Análisis de la competencia	20
4.	PROCESO DE IMPORTACIÓN.....	21
4.1	Flujo de proceso de importación en términos FOB.	21
4.2	Requisitos y trámites para una importación	22
4.2.1	Requisitos previos	22
4.2.2	Requisitos específicos y controles previos a la importación.	22
4.2.3.	Declaración aduanera y desaduanización de las mercancías	23
4.2.3	Tramites de importación	24
4.3	Incoterm Seleccionado	25
4.4	Tributos y otros cargos a la importación	25
4.4.1	Sobretasa arancelaria:.....	25
4.4.2	Derechos arancelarios.....	26
4.4.3	FODINFA:.....	26
4.4.4	Impuesto al Valor agregado IVA:.....	26
4.4.5	Impuesto a consumos especiales (ICE)	26
4.4.6	Tabla de impuestos y aranceles:	27
4.5	Transporte	27
4.5.1.	Transporte internacional:	27
4.5.1	Cubicaje de mercadería.....	29
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	36
5.1	Cumplimiento de los objetivos	36
5.2	Comprobación de la hipótesis planteada	37
5.3	Otras conclusiones relevantes.....	37
5.4	Recomendaciones	38

REFERENCIAS.....	39
ANEXOS	42

1. INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES GENERALES

1.2 Plan de investigación

Importación de motos eléctricas desde China

1.3. Planteamiento del problema:

En la provincia de Pichincha, según el anuario de estadísticas y transportes 2014, se han matriculado para ese año 429.537 vehículos de los cuales el 94% son autos particulares que circulan en la provincia cada día con un índice de crecimiento del 12%, es decir que para el año 2016 se estima un cierre de 506.483 autos.

De acuerdo al informe de calidad de aire en Quito del año 2015, los niveles de dióxido de azufre y monóxido de carbono medidos en el distrito durante ese año, estuvieron por debajo de los estándares de la Norma Ecuatoriana de Calidad de Aire tomando en cuenta que ha disminuido la adquisición de vehículos en la provincia de Pichincha y las personas han concientizado y han optado por la utilización del transporte público eléctrico (TROLEBÚS). De acuerdo a la forma geográfica de la ciudad de Quito, se ve la necesidad de contar con un medio de transporte para movilizarse dentro y fuera de la ciudad. Tomando en cuenta los horarios de atención del transporte público, que no son 24 horas los ciudadanos tienen la necesidad de contar uno propio. Como alternativa para transporte de las personas dentro del Distrito Metropolitano de Quito, se ha previsto la importación de motos eléctricas (Electric Scooter) que aporten a la disminución de autos y un descongestionamiento de las vías. También sería un gran aporte al medio ambiente y lograr un mejor estándar de calidad del aire. Las personas tendrán a disposición este medio de transporte las 24 horas y la velocidad máxima de este vehicular no supera el límite de velocidad dentro de la ciudad.

1.4 Pregunta de Investigación:

¿Qué beneficios, para el medio ambiente y el para la reducción de congestiónamiento en Quito, traerá el uso de motos eléctricas?

1.5 Hipótesis:

El uso de motos eléctricas en Quito ayudará a la reducción del congestiónamiento vehicular y a optimizar el medio ambiente de la ciudad.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo General:

Determinar la viabilidad de la importación de motos eléctricas desde China a la ciudad de Quito.

1.6.2 Objetivos específicos:

1. Hacer un análisis de las motos eléctricas en China, determinando su oferta y demanda nacional e internacionalmente mediante la recolección de datos de sus exportaciones.
2. Determinar la partida arancelaria.
3. Realizar una investigación de mercado en Quito, analizando la competencia directa e indirecta, al igual que la cantidad y flujo de importaciones, y los acuerdos preferenciales entre China y Ecuador.
4. Especificar el flujo del proceso de importaciones de las motos eléctricas desde China al igual que los trámites y requisitos.
5. Puntualizar conclusiones de cada capítulo de la investigación y sugerir recomendaciones para una óptima aplicación de este proyecto.

1.7 Justificación:

La presente investigación se basará en la viabilidad de la importación de motos eléctricas desde China, basándonos en brindar una opción a la reducción del congestiónamiento dentro la ciudad, siendo esta amigable con el medio ambiente considerando que el producto será eléctrico. Para esto se realizará una análisis del mercado nacional acerca de los aspectos cultural para determinar si las personas estarían

dispuestas a utilizar este producto como medio de transporte dentro de la ciudad, social para analizar cuáles serían los beneficios a favor del medio ambiente y la disminución de la congestión vehicular , económico para estudiar el entorno económico actual del país y comprender la demanda del producto y político para determinar las ventajas y desventajas que nos dará poner en práctica este proyecto basándonos el pensamiento político del gobierno actual.

1.8 Metodología y métodos de investigación:

1.8.1 Metodología.

1.8.1.1. Exploratoria:

Se pretende dar una visión general de tipo aproximativo respecto a una realidad de los beneficios que traerá el uso de motos eléctricas en la ciudad de Quito, debido a que este tema ha sido muy poco explorado y reconocido.

1.8.1.2. Descriptiva:

su preocupación primordial radica en describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento.

1.8.2 Métodos de investigación

1.8.2.1. Deductivo:

Consiste en encontrar principios desconocidos, a partir de los conocidos; y, sirve para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos.

1.8.2.2. Inductivo:

Desde de ciertos particulares, se elabora la investigación basados a conocimientos generales.

1.8.2.3. Observación:

“Consiste en la percepción directa del objeto de investigación. Permite conocer la realidad mediante la percepción directa de los objetos y fenómenos, esto hace posible investigar el fenómeno directamente, en su manifestación más externa, en su desarrollo, sin que llegue a la esencia del mismo”. (Suarez L. , 2012)

1.9 Marco Teórico:

Una motocicleta eléctrica es una motocicleta que utiliza un motor eléctrico como medio de propulsión. (Wikipedia, s.f.)

En los últimos años los vehículos eléctricos se han convertido en una alternativa para transportarse dentro de una ciudad de una forma más silenciosa, limpia, y que no contamine sobre todo para distancias cortas. (Twenergy, 2011)

Una de las ventajas es al no usar gasolina, las motos eléctricas no emiten gases tóxicos como por ejemplo: óxidos de nitrógeno o partículas las cuales son responsables de la contaminación atmosférica de la mayoría de ciudades. Otra ventaja es que el tubo de escape no expulsa dióxido de carbono, gases que son responsables del efecto invernadero. Estas ventajas son muy importantes teniendo en cuenta que, según la Unión Europea, un 40% de las emisiones de CO₂ y el 70% de las de otros contaminantes atmosféricos se originan en el tráfico de las ciudades y estos gases son producidos por vehículos a gasolina (Twenergy, 2011)

Las motos eléctricas no emiten un sonido molesto para las demás personas. Arrancar estos vehículos no emite ni un sólo decibelio, medida que es utilizada para medir los niveles de sonido. De esta manera aporta a la campaña de concientización de la contaminación acústica lo que es muy común en grandes ciudades y en Quito a pesar de su forma geográfica. (Twenergy, 2011)

“Además de las ventajas ambientales, una moto eléctrica nos ayuda a ahorrar dinero. El precio de este tipo de motocicletas podría parecer mayor a las de combustión pero en la actualidad hay varias formas de financiamiento. En Europa cargar la batería para 100 kilómetros cuesta mucho menos que lo que cuesta la gasolina para recorrer el mismo kilometraje, sólo se necesita un enchufe para cargar la batería. No hace falta ir a una gasolinera para llenar el tanque la moto, la alternativa es que se puede recargar durante la noche, enchufandola a un toma de corriente. De hecho algunos modelos cuentan con baterías extraíbles, que te permiten subirlas y alrededor de dos o tres horas podemos cargar hasta el 80% de las pilas” (Twenergy, 2011)

Desarrollar baterías más ligeras y con mayor autonomía, más la creación de una red de sitios de recarga en lugares públicos son clave a la hora de echar en marcha a estos vehículos eléctricos, los cuales sin duda, juegan un papel fundamental en el futuro de la movilidad sostenible. (Twenergy, 2011)

En los últimos tiempos y es que todas las marcas están sacando nuevos modelos que son enteramente eléctricos, desde la Mugen de Honda hasta recientemente el modelo eléctrico de *Harley Davidson*.

Como en todo, hay detractores a este nuevo concepto de motocicletas pero también un buen número de aficionados que apuestan por este nuevo tipo de motocicletas que se basan en motores eléctricos como medio de propulsión.

Este tipo de motos son claramente más ecológicas y además el ahorro en consumo con los precios de la gasolina a día de hoy es un claro punto a favor.

Los puntos a favor de este tipo de motores es que no emite gases con lo cual respeta el medio ambiente además de que acústicamente también está en sintonía con el entorno. Por otra parte los costes de mantenimiento son menores que los de una moto convencional a gasolina y por supuesto el consumo. Las marcas lo saben y es por ello que están dedicando tiempo y esfuerzo en sacar modelos eléctricos que cada vez son más demandados por los usuarios, en especial para circular en ciudad. Sin embargo no todo son

beneficios, este tipo de motocicletas tienen unos límites de autonomía a día de hoy que hace que no puedan compararse en ningún caso con una moto tradicional. Esto poco a poco se va a ir equilibrando, ya que los departamentos de tecnología de las grandes marcas están empeñados en hacer de la moto eléctrica un clon ecológico de la moto tradicional. Por otra parte, es tan bajo el uso de este tipo de vehículos que es realmente complicado encontrar donde cargar las baterías que utilizan, y actualmente en Quito no hay lugares estratégicos donde hacerlo. La batería es una de las grandes desventajas de este tipo de motos, hay que cambiarlas cada cierto tiempo y el precio de éstas es muy elevado. Además, los residuos que producen estos dispositivos contaminan en gran medida, lo cual es algo irónico cuando se habla de un “Vehículo ecológico” (Instituto Valenciano de la mecánica de la motocicleta, s.f.)

2. MOTOS EN CHINA

2.1 Características y usos del Producto.

Las motos eléctricas: cuentan con un motor sin escobillas, en la mayoría de las que son fabricadas y se caracteriza por no tener piezas de contactos.

La batería eléctrica: se puede adquirir en forma de paquetes de cuatro o cinco y hasta de 12 volteos cada una, las cuales se pueden cargar en un tiempo de hasta ocho horas. Sin embargo para contar con la mitad de la batería cargada toma aproximadamente dos horas (Mis Motos Electricas, 2017)

El cargador: es un dispositivo externo, similar a las baterías de teléfonos celulares. Este también cuenta con un cable con el que se le puede conectar a un tomar corriente de pared. Un indicador que la batería está cargada es un foco que al finalizar se torna de color verde mientras que el rojo indica que la carga no está al 100%. (Mis Motos Electricas, 2017)

Lugar de carga: Para la carga de las baterías que llevan las motos eléctricas, se lo puede realizar desde casa. Como se lo mencionó anteriormente es necesario conectarla mediante un cable a un toma corriente de 220 voltios. El

tiempo de carga dependerá de la capacidad que tenga la batería. (Ve Lectric, 2017)

Las motos que se han escogido para la importación son las siguientes:

1. Moto Eléctrica marca “ Dianche” . Tiene un poder de 1001 – 2000w la cual le ayuda tener de una velocidad hasta 80 km , tiempo de Carga es de 6 a 8 horas, y tiene capacidad máxima de dos personas.



Figura 1: Moto Electrica 2000w
Tomado de: alibaba 2017

2. Moto Eléctrica marca Eagle Extreme tiene un poder de 5000w con un máximo de velocidad de 120 km. Su tiempo de carga es de 6 a 8 horas y tiene capacidad máxima de dos personas. para su carga necesita un voltaje de 60 voltios



Figura 2 Moto Eléctrica 5000w

2.2. Código Arancelario

2.2.1. Definición de partida arancelaria.

Según “Pro Ecuador, partida arancelaria son las unidades en que se divide la nomenclatura del sistema armonizado de Designación y Codificación de Mercancía, en donde se clasifican grupos de mercancías y que se identifican por 4 dígitos”. (PRO ECUADOR, 2013)

2.2.2. Código Suplementario o TNAN:

El código TNAN de la su partida arancelaria tiene relación con el código Nacional de un producto específico (Todo Comercio Exterior, 2010)

2.2.3. Código arancelario de Motos Eléctricas:

Tabla 1
Código Arancelario

Partida Arancelaria	8711
Sub partida arancelaria	8711.90
Nandina	8711.90.00
Arancel	8711.90.00.90
TNAN*	0010

Nota: TNAN : Tarifa iva de vehículo motorizado hibrido o eléctrico: 0, 8,14, 20,26, 32% depende del precio de venta al público no requiere información de vehículo.. RTE INEN 136 aplica únicamente para motocicletas y tricimotos

2.2.4. Notas Explicativas:

“Las notas explicativas fueron desarrolladas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en estas notas se describen los aspectos científicos y comerciales de las mercancías que se importan y exportan, además de los procedimientos para su extracción o elaboración, así como los usos a los que usualmente

se destinan, constituyendo así la interpretación oficial del Sistema Armonizado”. (Aduana, 2017)

2.2.4.1. Notas explicativas partida 8711

“Esta partida comprende vehículos de motor de dos ruedas, destinado para transporte de personas. Además de las motocicletas de tipo clásico, esta partida comprende los scooters de ruedas de pequeña dimensión y por una plataforma horizontal, la cual une la parte delantera y la trasera del vehículo, los ciclomotores (motociclos de pequeña potencia llamados a veces velomotores) y los ciclos equipados con un motor auxiliar”. (Arancelar, 2017)

En esta partida no incluye:

- a) Vehículos de cuatro ruedas correspondiente a las partida 87.03*
- b) “Los remolques para acoplar a una motocicleta o a una bicicleta (partida. 87.16)”. (Arancelar, 2017)*

2.3 Producción y Oferta

La República Popular de China es el país más grande del continente Asiático y uno de los países más poblados del mundo con más de 1 380 millones de personas. Según la OMC, China es uno de los mayores exportadores al mundo.

Según el diario “EL PAIS” de España, casi dos tercios de las ciudades chinas han estado afectadas por la contaminación y sus niveles han llegado a superar los 500 puntos, considerando que pasado los 100 puntos ya es nocivo para la salud.

Los altos índices de contaminación en China han llevado a que grandes empresas fabriquen vehículos eléctricos para movilizarse en las ciudades. Uno

de los vehículos son las motos eléctricas, una alternativa para movilizarse de una forma limpia silenciosa y no contaminante.

Esto ha llevado unas ventas de entre 20 y 30 millones de unidades cada año y más del 51% de las motos fabricadas en el mundo son de origen Chino por ejemplo:

LIFAN

Lifan empezó en año de 1992 en la ciudad de Chongqing como un centro de reparación de motocicletas dirigida por un político llamado Yin Mingshan y 9 empleados que trabajaban con él. La compañía creció rápidamente y en el 2001 fue la primer marca de motocicletas Chinas en ser vendida en Japón. En el año 2003 empezaron a construir autobuses y en el año 2005 empezaron a focalizarse en la producción de automóviles. En el año 2012 la empresa fue la tercera mayor en la producción de motocicletas de China, produciendo más de 1.4 millones de unidades y es una de las 500 mayores compañías de China. (Taringa, 2017)

Global mente Lifan es una de las marcas más reconocidas por preferir vender sus motocicletas con su propia marca y no con la marca de los importadores de cada país. Lifan también ha expandido sus operaciones de producción a países como Thailandia, Turquía y Vietnam. (Taringa, 2017)

En 2011 Lifan comenzó una alianza estratégica con el fabricante italiano MV Agusta con finalidad de mejorar la calidad de sus productos y a empezar a producir motocicletas de mayor cilindraje. (Taringa, 2017)

LOCIN:

Loncin, su año de fundación fue en 1993 en Chongqing y es fabricante de la mayoría de piezas y reemplazos originales para BMW. En el año 2012 Loncin fue el segundo mayor productor de motocicletas en china, produciendo más de 1.5 millones de unidades y también es uno de los

más grandes exportadores representando el 45% de su producción, incluyendo la exportación de más de 35.000 motores BMW. (Taringa, 2017)

ZONGSHEN:

Zuo fundó Zongshen como un negocio para la reparación de motocicletas en 1992. Por esto, esta marca es muy conocida por la población de Chongqing. Hoy en día el grupo Zongshen produce más de 1 millón de motocicletas anuales, y exporta a más de 70 países del mundo y Zuo Zongshen es uno de los hombres más ricos de China. (Taringa, 2017)

El grupo Zongshen ha instalado fábricas en países como Brasil y Thailandia y está considerando comprar alguna fábrica de motocicletas dentro de los Estados Unidos para ganar una posición estratégica en ese mercado para tener una ventaja sobre los otros fabricantes chinos. (Taringa, 2017)

Tomando el ejemplo de otros fabricantes chinos, Zongshen planea focalizarse hacia una producción de mayor valor, motocicletas de alta cilindrada y en la estrategia de negocios, pues actualmente tiene una alianza estratégica con la marca italiana Piaggio desde 2004 y también Harley Davidson. (Taringa, 2017)

JIALING

Jialing es uno de los fabricantes más antiguos, ubicados en Chongqing y de propiedad del Grupo de Industrias del Sur de China, la cual fue fundada en año de 1875 como un fabricante de implementos militares pero en el año 1975, la historia cambia y se empezó a producir motocicletas para civiles. Jialing produjo en el año 2012 más de 1 millón de motocicletas y exporta sus productos hacia más de 90 países en todo el mundo. (Taringa, 2017)

Jialing trabaja con Honda desde 1981 en la primera sociedad internacional firmada por un fabricante de motocicletas Chino. Su empresa se solidificó con la construcción de una planta de 35 millones de dólares en Chongqing con una capacidad de producción de 900.000 unidades al año.

QINGQI:

En el caso de de la empresa Jinan Qingqi Motorcycle Co. Ltd fue originalmente fundada en la ciudad de Shandong de Ji'nan en el año de 1956 y es una subsidiaria de propiedad estatal del Grupo de Industrias del Sur de China, la cual produjo más de 300.000 unidades en 2012. (Taringa, 2017)

Qingqi, en el año de 1985 fue la primera empresa de China en producir scooters asociado con Suzuki, conservando la marca china. Está se volvió sinónimo de la palabra "Scooter" como sucedió en países occidentales con la marca "Vespa". Hoy en día Qingqi también fabrica partes originales para empresas internacionales como Suzuki, Mercury y Peugeot. (Taringa, 2017)

Se ha decidido escoger las marcas Dianche y Eagle, debido que son unas marcas de buena calidad y de bajo costo. De esta manera el proceso de importación y cargas arancelarias no logrará afectar al valor que las personas están dispuestas a pagar por una moto. Otra de las razones al importar las motos marca Dianche es que estas, se caracterizan por tener un límite de velocidad diseñada para su circulación de una ciudad, por otro lado la marca Eagle tiene un límite de velocidad mayor diseñada para circular por las zonas periféricas de la ciudad. De esta manera además de aportar y contribuir al medio ambiente, se pretende acoplar a la normativa de tránsito del país. (Taringa, 2017)

2.4. Exportaciones de motos desde China al mundo

Tabla 2

Volumen y Valor de las exportaciones de China al Mundo

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mundo	USD 3.195.533.000	USD 3.828.400.000	USD 4.810.115.000	USD 3.059.946.000	USD 4.391.172.000	USD 5.821.904.000
Cantidad Toneladas	202.095	10.975.944	312.431	163.505	246.826	362.544

Año	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	USD 5.504.630.000	USD 5.820.982.000	USD 5.728.987.000	USD 6.117.723.000	USD 5.961.257.000
Cantidad Toneladas	11.014.923	273.519	266.777	15.151.170	16.007.344

Tomado de: Trademap 2017

Según muestra la tabla se puede observar el crecimiento de las exportaciones de China al mundo en 10 años. Comparando el año 2006 y 2016 la cantidad en dólares americanos creció un 87% siendo sus mejores años de venta el 2008 y 2010. Sin embargo hay una gran diferencia en la cantidad exportada en toneladas de motos al mundo desde China, pues del 2006 al 2016 tenemos un crecimiento del 7821% , comenzando con el año 2007 que se exportó 54 veces más que el año anterior. Lo mismo sucedió en el año 2012 y 2015 con crecimientos de 2938% y 5579% respectivamente. Si analizamos el crecimiento del PIB de China con los años de mayor venta tenemos que el PIB de China del año 2008 al 2011 creció un 33% y del año 2012 a 2014 un 16% (*a precios internacionales constantes*) sin embargo del año 2012 al 2014 el porcentaje anual del PIB de China decreció en un 7.6%.



Figura 3 Evolución de exportaciones de motos al mundo desde China
Tomado de: trademap 2017

Las exportaciones de motos al mundo desde China se ha ido incrementando desde el año 2006 tomando un gran repunte en el año 2009 siendo su mayores clientes Filipinas, Estados unidos, Myanmar y México. Coincidencia mente estos países se encuentran entre los más contaminadores del medio ambiente del mundo. (Revista Veo Verde, 2013)

3. ANÁLISIS DEL MERCADO

3.1 Análisis del mercado de Ecuador

3.2 Producción local de motos eléctricas

En el Ecuador cerca de cien mil motocicletas fueron ensambladas en el país, lo que ha dado paso a que empresas se asocien para el ensamblaje de motocicletas, creando la AEAME Asociación de Empresas Ensambladoras de Motocicletas y Afines. Las empresas que la conforman son:

- Imveresa
- Vehículos y Comercio Astudillo
- Unnomotors
- Metaltronic
- Printer

- Motosa
- Dukare
- Indufrance
- Assemblimotors
- Mercantil Dismayor
- Massline e Ivthunder Motors

Estas empresas utilizan partes y piezas importadas desde China. Existen dos marcas que ensamblan motos con piezas nacionales las cuales son Motor Uno y Thunder, sin embargo no supera el 3% del producto. Los precios en Ecuador están entre USD 1000 y USD 1800 (Lideres, 2017)

3.3. Importaciones de motos en el Ecuador

Tabla 3

Cantidad de Importaciones de motos partida 871190 desde Ecuador

Importaciones De Ecuador desde	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mundo	65354000	46212000	64725000	85316000	106131000	106556000	113619000	66090000
Toneladas	14391	8592	12958	14935	14665	12658	15813	9327

Tomado de: trademap 2017

En la tabla se puede evidenciar un crecimiento de las importaciones de motos desde el año 2010 al año 2012 con un índice de crecimiento del 130%, sin embargo a partir del año 2013 las importaciones comienza a descender hasta el año 2015 en un 38%.

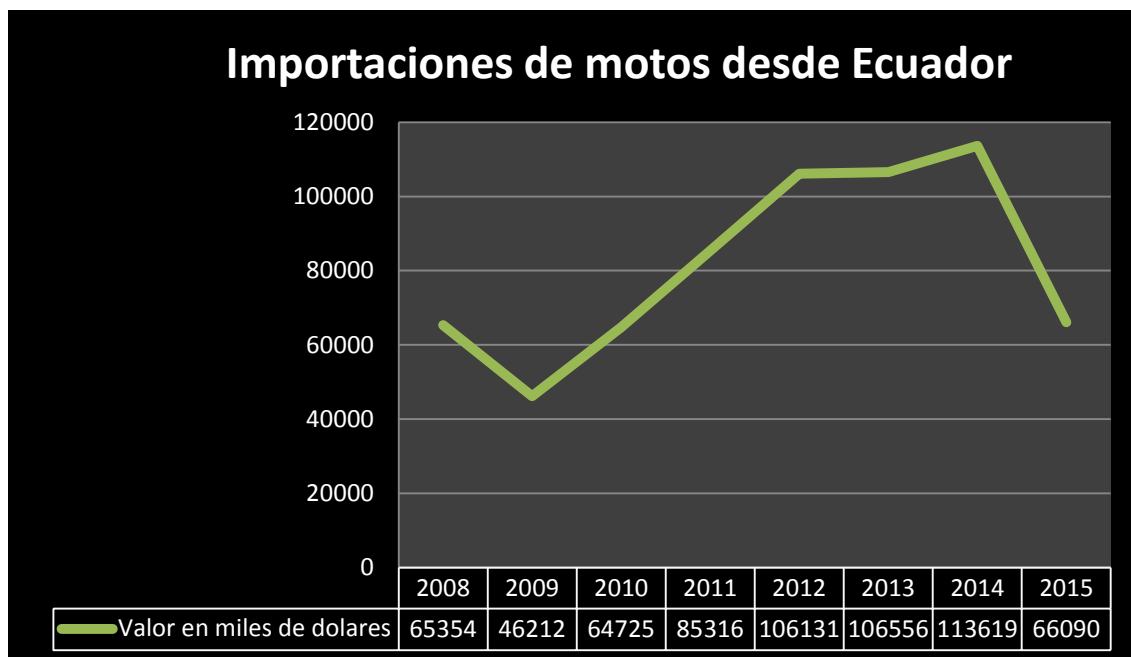


Figura 4 Decrecimiento de las importaciones de motos en el 2015 debido a salvaguardas

Tomado de: trademap 2017

La medida para salvaguardar la balanza comercial del Ecuador ha generado un impacto en las importaciones de motos a partir del 2015 como muestra la figura. Sin embargo se puede evidenciar que el consumo de motos en los anteriores años iba en aumento desde el año 2009. Considerando que esta medida es hasta mediados del año 2017 se puede esperar nuevamente un aumento en el consumo de motos en el Ecuador.

Tabla 4

Importaciones de motos eléctricas del 2009 - 2016

Motos Eléctricas 8711300090	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	USD 754.000	USD 1.274.000	USD 1.187.000	USD 1.767.000	USD 387.000	0	0	0

Tomado de: trademap. 2017

La importación de motos eléctricas al Ecuador tuvo un incremento en los años 2010 y 2012 con índices de crecimiento de 69% y 49% respecto a sus anteriores años. A pesar que en la tabla no muestra importaciones de motos

eléctricas a partir del 2013 existen empresas que importan estas motos al Ecuador.

Principales importadores de motos eléctricas:

- ALMACENES JUAN ELJURI CIA.LTDA.
- K.T.M. DEL ECUADOR CIA. LTDA.
- CHICAIZA ALVARADO PEDRO GIOVANNY
- KAWA MOTORS S.A.
- QUITO MOTORS SA COMERCIAL INDUSTRIAL
- UNNOMOTORS CIA. LTDA.

3.4. Acuerdos preferenciales:

“Un acuerdo preferencial se firma cuando dos o más países se conceden reducciones arancelarias mutuas, con el fin de impulsar el comercio bilateral entre ellos. Los acuerdos comerciales preferenciales no afectan a todos los productos, ni tienen por qué realizar reducciones lineales en todos los bienes que se ven implicados. Principalmente afectan a bienes industriales y, en menor medida, agrarios. Cuando se firma un acuerdo de este tipo se pretende incentivar la producción y el consumo que podrían tener una posición estratégica dentro de la economía”. (Expansión, 2017)

Hasta la fecha Ecuador cuenta con varios acuerdos comerciales con los miembros de la COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES, ALADI, Canadá, Japón, Suiza, Corea de Sur, Estados Unidos, entre otros.

Sin embargo no ha firmado acuerdos preferenciales con la República Popular de China, a pesar de mantener un comercio activo con dicho país. (Ministerio de Comercio Exterior, 2017). China es el segundo más grande proveedor de Ecuador. En el año 2015 se importó desde China más de 4 mil millones de dólares.

3.5. Barreras de entrada

3.5.1 Barreras de arancelarias

Según Pro Ecuador Las barreras arancelarias son tarifas oficiales, las cuales son fijadas y cobradas a los “importadores y exportadores en las aduanas de un país por la entrada o salida de las mercancías. Estas tienen como objetivo impedir el ingreso de determinadas mercancías y/o servicios a un país, dado por medio del establecimiento de derechos a la importación”. Estas pueden ser arancel al valor agregado; arancel específico; arancel anti-dumping; arancel mixto. (PRO ECUADOR, 2017)

3.4.1.1. Barreras arancelarias de motos eléctricas:

Arancel Advalorem	30%
-------------------	-----

Al 1ro de Mayo 2017

3.5.2 Barreras no arancelarias

“Se refiere a las disposiciones gubernamentales que obstruyen el ingreso libre de mercancías a un país determinado, poniendo requisitos de ingreso a los productos o servicios como: determinadas reglas o ciertas características”. (PRO ECUADOR, 2017)

3.5.2.1 Barreras arancelarias de motos eléctricas:

RTE INEN 136:

- Ensayo Estacionario
- Nivel de emisión de ruidos de escape
- Sistema de frenos
- Neumáticos
- Retrovisores
- Sistema de suspensión
- Sistema de dirección
- Iluminación
- Niveles de Emisión de gases contaminantes
- Nivel Sonoro Admisible

(RTE 136 INEN, 2014)

3.6 Requisitos de etiquetado, empaque y embalaje

3.6.1. Etiquetado.

El etiquetado consiste en colocar una etiqueta al producto para conocer los distintos usos y significados. En la mayoría el proceso de etiquetado se los utiliza en productos alimenticios y textiles. En el caso de las motos eléctricas esta etiqueta es sustituida por sus manuales de uso y funcionamiento que vienen con ellas.

3.6.2. Empaque y embalaje.

El empaque de un producto es la presentación final con la que se comercializará y embalaje es la envoltura con la que se protege el producto. En el caso de las motos son estabilizadas con la ayuda de una estructura de metal y empacadas en una caja de cartón con las siguientes medidas 2000X850X120 cm. Posterior a esto esta caja es colocado sobre un pallet de madera. Finalmente toda esta carga unitarizada se le recubre de plástico impermeable para evitar en ingreso de líquido que pueda dañar los circuitos eléctricos.



Figura 5. Proceso de empaque, embalaje de motos para su transporte.

3.7. Análisis de la competencia

Tabla 5

Principales importadores de motos del mundo a Ecuador por país..

Exportadores	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
India	USD 65.000	USD 2.000	USD 0	USD 0	USD 115.000	USD 111.000	USD 152.000	USD 237.000	USD 572.000	USD 543.000
Austria	USD 139.000	USD 175.000	USD 32.000	USD 5.000	USD 32.000	USD 501.000	USD 88.000	USD 728.000	USD 831.000	USD 478.000
Italia	USD 0	USD 0	USD 0	USD 15.000	USD 20.000	USD 360.000	USD 245.000	USD 317.000	USD 578.000	USD 440.000
Japón	USD 614.000	USD 969.000	USD 648.000	USD 250.000	USD 194.000	USD 197.000	USD 436.000	USD 296.000	USD 472.000	USD 242.000
Colombia	USD 136.000	USD 171.000	USD 386.000	USD 83.000	USD 256.000	USD 0	USD 0	USD 186.000	USD 324.000	USD 50.000
Brasil	USD 13.000	USD 48.000	USD 0	USD 0	USD 356.000	USD 4.000	USD 66.000	USD 92.000	USD 0	USD 36.000
Francia	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 186.000	USD 22.000
Tailandia	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 27.000	USD 77.000	USD 9.000
China	USD 0	USD 13.000	USD 82.000	USD 47.000	USD 276.000	USD 15.000	USD 0	USD 0	USD 657.000	USD 6.000
Corea, República de	USD 0	USD 0	USD 0	USD 175.000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0
Bélgica	USD 0	USD 0	USD 0	USD 8.000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0
Alemania	USD 28.000	USD 0	USD 87.000	USD 119.000	USD 131.000	USD 0	USD 443.000	USD 0	USD 0	USD 0
Hong Kong, China	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 8.000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0
España	USD 77.000	USD 0	USD 0	USD 19.000	USD 0	USD 0	USD 50.000	USD 0	USD 0	USD 0
Estados Unidos de América	USD 158.000	USD 137.000	USD 214.000	USD 78.000	USD 310.000	USD 357.000	USD 287.000	USD 16.000	USD 59.000	USD 0

Tomado de: trademap 2017

La figura muestra los principales países proveedores de motos al Ecuador siendo unos de los que encabeza la lista la India representando un 30% de las importaciones seguido de Austria que representa un 26%. Sin embargo se puede observar que hasta el año 2014 el segundo principal proveedor de motos al Ecuador fue China con un 17% de representación, y en el año 2015 bajó las importaciones desde este país en un 99%.

Tabla 6

Principales importadores de Sudamérica

Importadores	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Argentina	143644	242149	276803	117599	261245	396190	287723	335978	120907	206475	189461
Perú	39182	60965	95294	66092	122314	157217	166274	151722	121058	130616	150407
Colombia	93100	95685	90122	61008	91785	142930	141039	179353	179756	188149	137628
Paraguay	42747	55661	81982	48517	109963	99944	72996	68103	62325	58403	55087
Chile	22758	40679	58549	36549	48847	64781	70879	69731	60174	60531	50288
Ecuador	32490	41045	45280	32196	57580	69119	59089	68505	73900	52272	46562
Bolivia, Estado Plurinacional de	3373	4914	6100	5045	7765	15729	17844	23431	26449	22299	23873
Uruguay	25312	35196	40745	23160	53388	42316	44742	36705	19472	17637	19776
Brasil	64298	124742	250047	70212	120235	200738	147242	95973	103871	59728	11355
Venezuela, República Bolivariana de	88861	119402	88447	42949	108029	213646	267631	304671	41023	8088	3183

Tomado de: trademap 2017

La tabla muestra los principales países importadores de motos desde China. Se puede observar que desde el año 2006 al 2016, Argentina ha sido el principal importador siendo el año 2013 de mayor representación con un 60% de las importaciones a Sudamérica. Se debe tomar en cuenta que a pesar de ser uno de los principales importadores el comportamiento de sus importaciones ha ido disminuyendo en sus últimos años. En el 2016 sus importaciones disminuyeron en un 100%. También hay que considerar que seguido de Argentina, se tiene a Colombia y Perú con una participación del 27% y 25% de las importaciones y como principales clientes quienes comparten fronteras con Ecuador.

4. PROCESO DE IMPORTACIÓN

4.1 Flujo de proceso de importación definitiva en términos FOB.

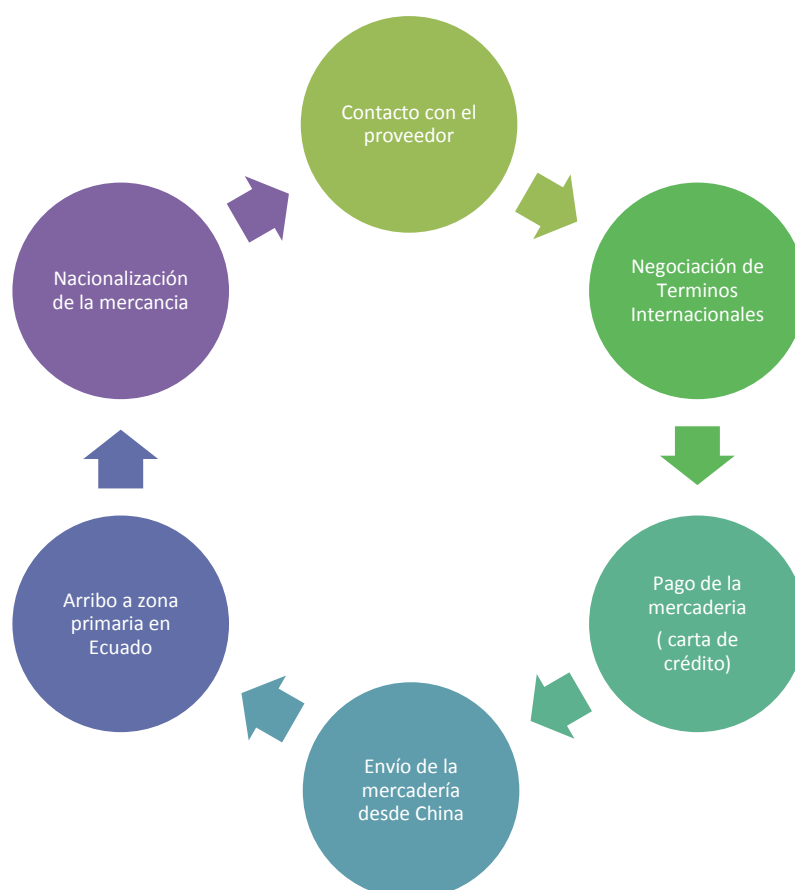


Figura 6. Flujo de proceso de importación en términos FOB.

4.2 Requisitos y trámites para una importación:

4.2.1 Requisitos previos

- Previo al proceso de importación toda persona sea natural o jurídica debe contar estar registradas en el Registro Único de Contribuyentes, estar activos, autorizados y al día en obligaciones tributarias.
- Posterior a esto se debe adquirir el certificado de firma electrónica (TOKEN) en las siguientes entidades autorizadas:
 - o Banco Central
 - o Security Data
- Después de contar con el TOKEN se debe registrar en el Sistema Ecuapass del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incluyendo a cada empleado que hará uso de este sistema para realizar trámites de Importación

4.2.2 Requisitos específicos y controles previos a la importación.

4.2.2.1. Normas y Reglamentos Técnicos Ecuatorianos:

Para los bienes y se servicios nacionales y extranjeros que tengan su origen productivo o de importación y tengan como destino para comercialización se les aplicará las disposiciones legales de la Ley del Sistema Ecuatoriano de Calidad y su Reglamento.

Para el caso de importación de motos la Ley del Sistema de Calidad y su Reglamento requiere del siguiente reglamento:

- Reglamento Técnico Ecuatoriano # 136

4.2.3. Declaración aduanera y desaduanización de las mercancías

4.2.3.1. Declaración Aduanera:

La declaración aduanera se presentará electrónicamente por medio del sistema ECUAPASS de acuerdo a lo establecido por el SENA.

La declaración aduanera deberá contar con las facturas, documentos de transporte de un manifiesto de carga.

4.2.3.2. Documentos de acompañamiento

Los documentos de acompañamiento son todos los documentos de control previo que deben tramitarse y aprobarse antes del embarque de la mercancía de importación.

4.2.3.3. Documentos de soporte

Estos documentos serán la base de la información que se utilizará en la declaración aduanera

- Documento de transporte
- Factura Comercial

4.2.3.4. Póliza de Seguro

Para la presente importación se ha decidido tomar un seguro contra todo riesgo, asegurando el valor de la mercancía, más no el flete. Se ha escogido la aseguradora *QBE seguros coloniales* debido a su larga experiencia en mercado y a sus precios competitivos a comparación de su competencia.

Aseguradora: QBE Seguros Colonial:

Tasa de Póliza: 0.45%

Tabla 7.
Calculo de seguro y pagos a aseguradora.

CALCULO DE SEGURO Y PAGOS A ASEGURADORA		
FOB	FLETE	PRIMA
\$ 31.736,00	USD 3.236,00	139,89
<i>Descripción</i>	<i>Valor</i>	<i>Subtotal</i>
Derecho de emisión	USD 0,45	USD 0,45
Super Intendencia de Compañías	35%	USD 48,96
Seguro Campesino	0,50%	USD 0,70
IVA	14%	USD 7,02
TOTAL A PAGAR A LA ASEGURADORA		USD 197,01

4.2.3 Tramites de importación

- Presentación de la declaración aduanera
- Autorización de pago
- Aforo

4.2.3.1 Embalaje de madera para la importación de motos

Para el embalaje de las motos en la presente investigación se ha tomado cajas de cartón. Sin embargo se puede solicitar al proveedor hacerlo en embalajes de madera para cual es necesario estos sujetos a la siguiente normativa:

- NORMAS INTERNACIONALES PARA MEDIDAS FITOSANITARIAS NINF 15 Directrices Para Reglamentar El Embalaje De Madera Utilizado En El Comercio Internacional.
(NIMF 15, 2006)

(Camara de Comercio de Quito, 2017)

4.3 Incoterm Seleccionado

El incoterm que se ha seleccionado para la importación de motos junto al proveedor es Franco a Bordo (FOB). Para esto el proveedor en china debe realizar el trámite para la exportación de la mercancía, así como asumir los costos de la misma. Este no tiene ninguna obligación realizar las respectivas formalidades respecto al contrato de transporte. Sin embargo desde Ecuador se lo puede solicitar al proveedor afrontando los riesgos que esto puede ocasionar. Este termino de negociación la mercancía será entregada cuando el proveedor de motos en China coloque en el buque las motos eléctricas. (Intituto de Promoción de Exportación e inversiones, 2017)

Adicional a esto hay que tomar en cuenta que el proveedor en China no tiene la obligación de contratar el seguro por lo que este debe ser correctamente gestionado por el importador desde Ecuador y para esto desde China deben brindar toda la información necesaria para que este contrato de seguro se lleve a cabo

El proveedor de China debe asumir los costos del embalaje y empaque desde China inclusive cualquier requerimiento extra que se lo solicite desde Ecuador.

Finalmente los costos de transporte y contratación del carguero lo debe asumir el importador desde Ecuador e informarle al proveedor de China para que pueda colocar las motos eléctricas a tiempo y evitar cargos adicionales que tendrá que asumirlo el importador. (Intituto de Promoción de Exportación e inversiones, 2017)

4.4 Tributos y otros cargos a la importación

4.4.1 Sobretasa arancelaria:

Salvaguarda son modalidades económicas aplicas por un país para proteger un determinado sector de la economía ante una amenaza por el aumento de las importaciones.

4.4.2 Derechos arancelarios

: Arancel al valor agregado (Ad Valorem) el cual es un porcentaje que se aplica sobre el valor de las mercancías.

4.4.3 FODINFA:

Impuesto para el fondo de desarrollo para la infancia

4.4.4 Impuesto al Valor agregado IVA:

Se aplica el IVA a todas las importaciones con excepción de ciertos bienes gravados con base 0%. “Es el resultado de sumar al valor en aduana los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros que figuren en la declaración”. (Servicio de Rentas Internas, 2017)

4.4.5 Impuesto a consumos especiales (ICE)

Específica.- “Es aquella tarifa, que se grava a cada unidad de bien transferida por el fabricante nacional o cada unidad importada, independientemente de su valor”. (Servicio de Rentas Internas 2017, s.f.)

2. Ad valorem.- “Es aquella tarifa porcentual que se aplica sobre la base imponible determinada de conformidad con las disposiciones de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno”. (Servicio de Rentas Internas 2017, s.f.)

3. Mixta.- “Es aquella que combina los dos tipos de imposición anteriores sobre un mismo bien o servicio”. (Servicio de Rentas Internas 2017, s.f.)
“La base imponible de aquellos productos sujetos al presente impuesto, de producción nacional o bienes importados se determinará con base al precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o también se toma en cuenta como base los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el Director General del Servicio de Rentas Internas”. (Ley Orgánica De Régimen Tributario Interno, 2016, art 75)

4.4.6 Tabla de impuestos y aranceles:

Tabla 8

Tabla de impuestos y aranceles

Nombre	Porcentaje
Salv guarda	11.70% *
Ad Valorem	30 %
FONDINFA	0.5%
INCREMENTO AL ICE	25%
IVA	14%

* Vigencia hasta 30 de mayo 2017

4.5 Transporte

4.5.1. Transporte internacional:

Debido a la naturaleza del producto y el tipo de carga, esta debe ser transportada vía marítima. Para lo cual, de acuerdo al incoterm acordado se debe realizar la contratación de una carguera y un contenedor el envío de las motos desde China (Ningbo) hasta el puerto de Guayaquil en Ecuador.

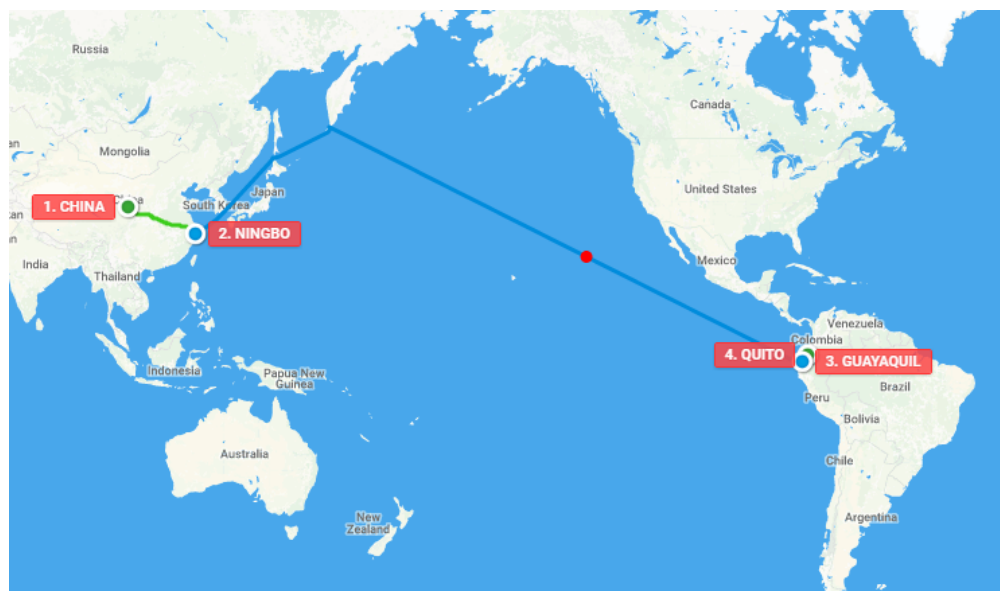


Figura 7 Ruta de Transporte desde el puerto de Ningbo al puerto de Guayaquil
Tomado de: searates 2017

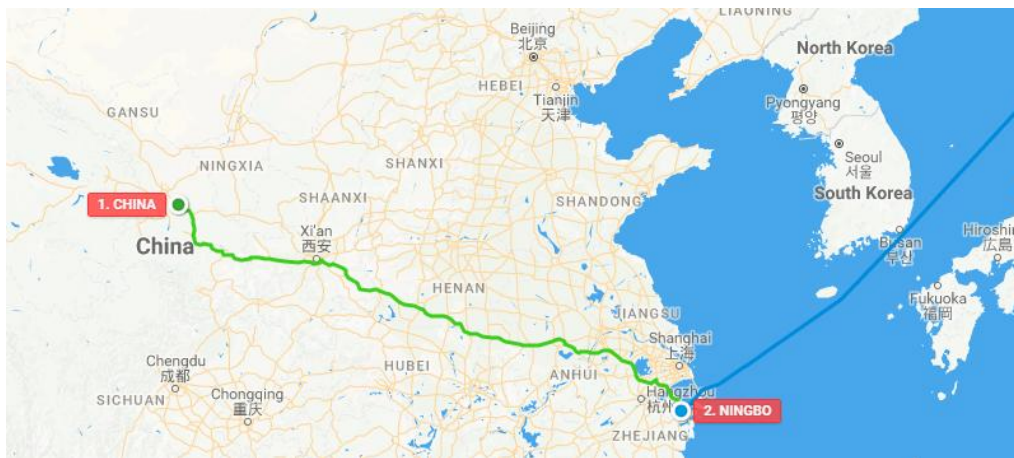


Figura 8. Partida desde China y de puerto de Ningbo
Tomado de: .searates 2017

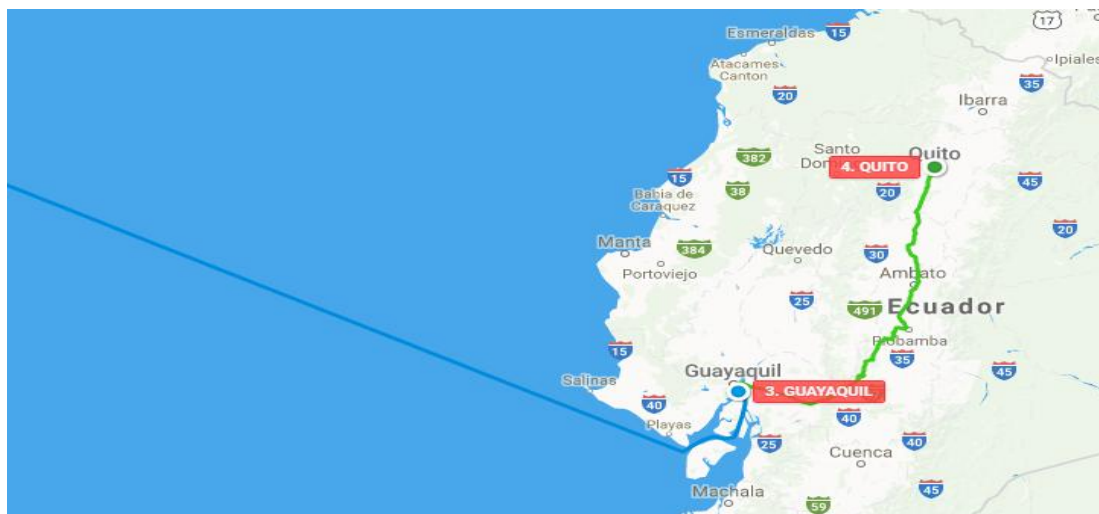


Figura 9. Arribo al puerto de Guayaquil y traslado a Quito
Tomado de: . Searates 2017

Tabla 9.
Tiempos de logística en transporte

Tiempos de logística en transporte	
China – Nigbo	2 días
Nigbo – Guayaquil (Puertos)	31 días
Guayaquil – Quito	17 horas
Tiempo TOTAL	33 días y 17 horas
Tiempo para efectos de logística	40 días

4.5.1 Cubicaje de mercadería

4.5.1.1. Tipo de contenedores según sus dimensiones Contenedor de 20 pies

Tabla 10.
Medidas contenedor de 20 pies

MEDIDAS	Largo	Ancho	Alto
Pies	20	8	8,6
Metros	6,05	2,43	2,59
Centímetros	605	243	259



Figura 10. Contenedor de 20 pies

Contenedor de 40 pies

Tabla 11.

Medidas contenedor de 40 pies

MEDIDAS	Largo	Ancho	Alto
Pies	40	8	8,6
Metros	12,19	2,43	2,59
Centímetros	1219	243	259

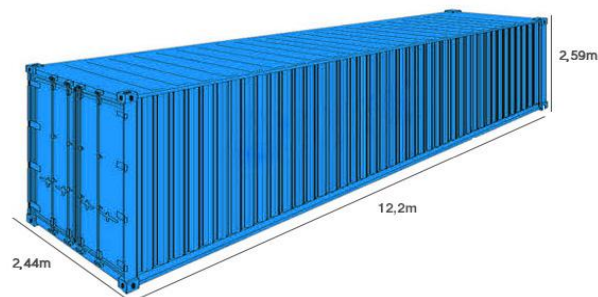


Figura 11. Contenedor de 40 pies

4.5.1.2. Cubicaje en contenedor de 40 pies

Tabla 12.

Cubicaje en contenedor de 40 pies

CUBICAJE A CONTENEDOR			
TIPO DE CONTENEDOR			
Contenedor 40 pies			
Medidas (cm)	Largo	Ancho	Alto
Contenedor	1219	243	259
Caja	200	85	120
N° Cajas	6	2	2
TOTAL CAJAS POR CONTENEDOR		24	
<i>Peso por caja (kg)</i>	180	4320	Peso Permitido

4.5.1.3 Gastos en Destino

Tabla 13.

Gastos en Destino

GASTOS EN DESTINO		
Descripción	Valor	Con IVA 14%
Manipuleo	USD 140,00	USD 159,60
THC	USD 35,00	USD 39,90
Emision BL	USD 60,00	USD 68,40
Transporte Local	USD 650,00	USD 741,00
TOTAL	USD 885,00	USD 1.008,90

4.5.1.4 Liquidación de impuestos con Salvaguardia

Tabla 14.

Datos para liquidación de impuestos con Salvaguardia

Partida Arancelaria	8711900090
Descripción	Motos Electricas
Cantidad	24
Origen	China
Destino	Ecuador
Incoterm	FOB
Gastos de origen	\$ -
Costos	
Costo Unitario Moto 5000w	\$ 2.850,00
Costo Unitario Moto 2000w	\$ 750,00
Flete	\$ 3.236,00
INEN	\$ 247,00
Seguros Prima	0,40%
Sobretasa Arancelaria	11,70%
Ad Valorem	30%
ICE	2%
IVA	14,0%
FODINFA	0,5%

* Hasta el 31 de mayo

Tabla 15.

Calculo liquidación de impuestos con Salvaguardia

Calculo Liquidación de Impuestos		
Cantidad x Costo Unitario	\$	28.500,00
Flete	\$	3.236,00
	\$	31.736,00
Seguro	\$	126,94
Base Imponible/ Valor en Aduana	\$	31.862,94
Ad -valorem	\$	9.558,88
Sobre tasa arancelaria	\$	3.727,96
FODINFA	\$	159,31
advalorem+ FODINFA+ salvaguardia	\$	13.446,16
IVA	\$	6.343,27
ICE	\$	634,72
Total impuestos	\$	20.424,16
TOTAL CIF + IMPUESTOS	\$	52.287,10
Repartición de Pagos		
Proveedor	\$	28.500,00
Consolidadora de carga	\$	3.236,00
Aduana	\$	20.424,16
Aseguradora	\$	197,01
TOTAL	\$	52.357,17
OTROS CALCULOS		
EX ADUANA	\$	52.287,10
GASTOS EN DESTINO	\$	1.008,90
INEN	\$	247,00
INVERSIÓN	\$	53.543,00
UTILIDAD		20%
TOTAL UTILIDAD	\$	10.708,60
TOTAL A FACTURAR	\$	62.995,70

Tabla 16.

Determinación del precio de venta al público con Salvaguardia

DETERMINACIÓN DEL PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO	
Gastos total	25.113,07 USD
Cantidad de Motos a importar	24,00 USD
Gasto por Unidad	1.046,38 USD
Costo Moto 5000w	2850
Costo Moto 2000w	750
<hr/>	
Costo Unitario + Gasto por Unidad	
Moto 5000w	3.896,38 USD
Moto 2000w	1.796,38 USD
<hr/>	
PVP = (CU+GpU) + % de Utilidad	
Moto 5000w	4.675,65 USD
Moto 2000w	2.155,65 USD

4.5.1.5 Liquidación de impuestos sin Salvaguardia

Tabla 17.

Datos para liquidación de impuestos sin Salvaguardia

Partida Arancelaria	8711900090
Descripción	Motos Electricas
Cantidad	24
Origen	China
Destino	Ecuador
Incoterm	FOB
Gastos de origen	\$ -
Costos	
Costo Unitario Moto 5000w	\$ 2.850,00
Costo Unitario Moto 2000w	\$ 750,00
Flete	\$ 3.236,00
INEN	\$ 247,00
Seguros Prima	0,40%
Sobretasa Arancelaria	0,00%
Ad Valorem	30%
ICE	2%
IVA	14,0%
FODINFA	0,5%

* Apartir del 1 de junio 2017

Tabla 18.
Calculo de liquidación de impuestos con Salvaguardia

Calculo Liquidación de Impuestos		
Cantidad x Costo Unitario	\$	28.500,00
Flete	\$	3.236,00
	\$	31.736,00
Seguro	\$	126,94
Base Imponible/ Valor en Aduana	\$	31.862,94
Ad -valorem	\$	9.558,88
Sobre tasa arancelaria	\$	-
FODINFA	\$	159,31
advalorem+ FODINFA+ salvaguardia	\$	9.718,20
IVA	\$	5.821,36
ICE	\$	634,72
Total impuestos	\$	16.174,28
TOTAL CIF + IMPUESTOS	\$	48.037,22
Repartición de Pagos		
Proveedor	\$	28.500,00
Consolidadora de carga	\$	3.236,00
Aduana	\$	16.174,28
Aseguradora	\$	197,01
TOTAL	\$	48.107,29
OTROS CALCULOS		
EX ADUANA	\$	48.037,22
GASTOS EN DESTINO	\$	1.008,90
INEN	\$	247,00
INVERSIÓN	\$	49.293,12
UTILIDAD		20%
TOTAL UTILIDAD	\$	9.858,62
TOTAL A FACTURAR	\$	57.895,85

Tabla 19.

Determinación del precio de venta al público sin Salvaguardia

DETERMINACIÓN DEL PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO	
Gastos total	20.863,19 USD
Cantidad de Motos a importar	24,00 USD
Gasto por Unidad	869,30 USD
Costo Moto 5000w	2850
Costo Moto 2000w	750
<u>Costo Unitario + Gasto por Unidad</u>	
Moto 5000w	3.719,30 USD
Moto 2000w	1.619,30 USD
<u>PVP = (CU+GpU) + % de Utilidad</u>	
Moto 5000w	4.463,16 USD
Moto 2000w	1.943,16 USD

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Cumplimiento de los objetivos

Tabla 20.

Cumplimiento de objetivos

<p>Hacer un análisis de las motos eléctricas en China, determinando su oferta y demanda nacional e internacionalmente mediante la recolección de datos de sus exportaciones.</p>	<p>China al ser una potencia mundial en exportaciones es uno de los más grandes exportadores de motos al mundo. Debido su alto niveles de contaminación ha ido enfocado su producción de vehículos a un sistema eléctrico. Entre sus principales clientes están Filipinas, Estados Unidos, y México.</p>
<p>Determinar la partida arancelaria</p>	<p>Se pudo determinar que las motos eléctricas se encuentran en la partida que comprende vehículos de dos ruedas para transporte de personas. Clasificando también en el arancel nacional en las demás al tener un sistema alternativo a de gasolina.</p>
<p>Realizar una investigación de mercado en Quito, analizando la competencia directa e indirecta, al igual que la cantidad y flujo de importaciones, y los acuerdos preferenciales entre China y Ecuador</p>	<p>Según la investigación se pudo determinar la cantidad de importaciones que realiza Ecuador de motos. Los usuarios de este tipo de vehículo aseguran que el motivo de su elección como medio de transporte es la facilidad de moverse dentro y fuera la ciudad a pesar del tráfico. Al momento existen empresas ensambladoras e importadores de motos sin embargo no han dado</p>

	impulso a las motos eléctricas. Al momento de la realización de este proyecto Ecuador no cuenta con acuerdos preferencias con China.
Especificar el flujo del proceso de importaciones de las motos eléctricas desde China al igual que los trámites y requisitos.	Se ha determinado el flujo de proceso de importación en cual comienza con el contacto con el proveedor en China, sigue la negociación del incoterm y las formas de pago y finaliza con la nacionalización de las motos.

5.2 Comprobación de la hipótesis planteada

Hipótesis: El uso de motos eléctricas en Quito ayudará a la reducción del congestionamiento vehicular y a optimizar el medio ambiente de la ciudad.

De acuerdo a la investigación se puede determinar el funcionamiento de las motos eléctricas. Estas motos no funcionan a base de gasolina, lo cual es la principal razón de la producción CO₂ y por ende la contaminación del medio ambiente.

5.3 Otras conclusiones relevantes

Los altos porcentajes de impuestos para la importación de vehículos ha sido una decisión fundamental al elegir la forma en que se importará las motos eléctricas. Al momento de realizar la negociación con el proveedor este dará la opción para poder hacerlo en piezas sin embargo esto deriva a la creación de una planta ensambladora y contratación de personal lo cual aumenta costos de producción y el precio final al público se elevaría a una cantidad inaccesible para los clientes.

5.4 Recomendaciones

Para la aplicación de este proyecto es muy importante tomar en cuenta todo el flujo importación como escoger bien el proveedor y el país de origen. En el mercado o en internet se puede encontrar muchas empresas fantasmas las cuales no responderán al momento de una inconformidad o si la mercadería no llegase a arribar al destino. Para esto hay formas de evitarlo y unas de las más usadas es la carta de crédito, donde ambas partes se pueden garantizar que se realice la transacción monetaria y la mercadería. Es muy importante la contratación de un seguro debido al tiempo y trayecto de la mercadería. La inversión para importar motos eléctricas es alta y no se puede correr el riesgo que todo se pierda Para lo que se considera la experiencia de la aseguradora y la prima impuesta.

Al momento de la realización de la tesis se ha tomado en cuenta la sobre tasa arancelaria vigente hasta el 31 de mayo del 2017, de todas maneras dentro de esta investigación existe dos liquidaciones con la fecha antes mencionada y con fecha posterior en la cual se eliminó la salvaguarda sin embargo es muy importante revisar en el arancel las tasas e impuestos vigentes así como los requisitos aduaneros a la fecha de la importación.

REFERENCIAS

- Aduana de Mexico.* (2016), Notas explicativas. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <https://aduanaenmexico.wordpress.com/2011/02/16/basicos-notas-explicativas/>
- Aduana del Ecuador. (2015). Recuperado el 30 de octubre de 2016 de <http://www.aduana.gob.ec/index.action>
- Arancelar. (s.f). Notas explicativas de la partida de motos. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.arancelar.com/skint/notasexpver.php?arch=ar&cnt=1&pagi=1212&troz0=&lar0=0&cl=2>
- Camara de Comercio de Quito. (s.f), Guia de importador. Recuperado el 13 de abril de 2017 de http://www.lacamaradequito.com/media/com_lazypdf/pdf/Guia_General_del_Importador_r_.pdf
- Expansión.* (s.f). Definición de acuerdo preferencial. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.expansion.com/diccionario-economico/acuerdo-preferencial.html>
- Gestiopolis. (2014). Envase y embalaje de productos. Recuperado el 24 de Febrero de 2017 de <http://www.gestiopolis.com/envase-empaque-y-embalaje-de-productos/>
- INEC. (2014). *Estadísticas transporte público*. Recuperado el 15 de diciembre de 2016 de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf
- Instituto Valenciano de la mecánica de la motocicleta. (s.f.). Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.ivmm.es/ventajas-y-desventajas-de-la-moto-electrica/>
- LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO LORTI(2016) ,Art 75.* Recuperado el 24 de marzo del 2017 de LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO.
- Lideres, R. (s.f), Ensambladoras de motos. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.revistalideres.ec/lideres/12-ensambladoras-motos-asocian-velocidad.html>

Ministerio de Comercio Exterior. (2015), Preferencias arancelarias. Recuperado el 17 de marzo de 2017 de <http://www.comercioexterior.gob.ec/suscripcion-de-sistema-general-de-preferencias-arancelarias-sgp/>

Ministerio de Comercio Exterior. (s.f.), Acuerdos Comerciales. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.comercioexterior.gob.ec/acuerdos-comerciales-3/>

Mis Motos Electricas. (s.f.), Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.mismotoselectricas.com/caracteristicas-generales-motos-electricas-304.html>

NAPORTEC. (19 de octubre de 2016). *NAPORTEC*. Recuperado de <http://www.naportec.com.ec/home/>

NIMF 15. (2006). Recuperado de http://www.ocean-commerce.co.jp/ISPM_Report/pdf_countries/SpanishISPM152006Ver.pdf

PRO ECUADOR. (4 de marzo de 2013). *proecuador*. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/partida-arancelaria/>

PRO ECUADOR. (1 de abril de 2017). *¿Qué son barreras arancelarias?* Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>

PRO ECUADOR. (1 de abril de 2017). *¿Qué son barreras no arancelarias?* Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-no-arancelarias/>

Proecuador. (25 de 11 de 2013). Recuperado el 15 de 10 de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-pesca-2013/>

Proecuador. (14 de 11 de 2013). <http://www.proecuador.gob.ec>. Recuperado el 31 de 10 de 2016, de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/Flyer-PESCA-3-C.pdf>

Revista Veo Verde. (2013). Países mas contaminantes del mundo. Recuperado el 6 de diciembre de 2016 de <https://www.veoverde.com/2013/06/los-10-paises-mas-contaminantes-del-mundo/>

RTE 136 INEN. (2014). *Normalización RTE INEN 136*. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/11/RTE-136.pdf>

Secretaria del Medio Ambiente. (2015). Informe de calidad de aire en Quito 2015. Recuperado el 6 de diciembre de 2016 de http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/images/Secretaria_Ambiente/red_monitoreo/informacion/ICA2015.pdf

Servicio de Rentas Internas (s.f.), impuesto a consumos especiales. Recuperado el 31 de marzo de 2017 de <http://cultura tributaria.weebly.com/impuesto-a-los-consumos-especiales.html>

Suarez, L. (2012). Metodo cientifico. Recuperado 6 de diciembre de 2016 de <http://industrialadm25.blogspot.com/>

Taringa. (s.f.), Top 5 fabricantes de motos Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.taringa.net/posts/autos-motos/18999799/Top-5-fabricantes-de-motos-Chinas-y-sus-historias.html>

Todo Comercio Exterior. (2010). Definicion de TNAN. Recuperado 18 de febrero de 2017 de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/forum/topics/que-es-el-tnan>

Twenergy. (2011), Motos Electricas. Recuperado el 18 de febrero de 2017 <https://twenergy.com/a/el-aceleron-de-las-motos-electricas-216>

Ve Lectric. (s.f.),Carga de Motos Electricas. Recuperado el 24 de marzo de 2017 de <http://www.motoslectric.com/preguntas-frecuentes.html>

ANEXOS