Pontificia Universidad Católica del Ecuador | SEDE ESMERALDAS

FACULTAD EN CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**Tesis de grado:**

# ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS DE MERCADO, ECONÓMICOS Y FINANCIEROS NECESARIOS PARA LA IMPORTACIÓN DE MOTOCICLETAS CHINAS EN LA CUIDAD DE ESMERALDAS.

Previo a la obtención del título de

Ingeniería en Contabilidad y Auditoría C.P.A

**Línea de Investigación:**

FINANZAS

**Autor:**

JHISAC JOSUE NARANJO VERA

**Asesor:**

ING. JESSICA HANZE GUTIERREZ

MAYO 2019

## TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CPA.

**f. _____**

**Presidente tribunal de graduación**

**f._____**

**Lector 1.** Mgt. Mario Armas

**f._____**

**Lector 2.** Mgt. Ivannova Estupiñan

**f._____**

**Directora de escuela.** Mgt. Paola Samaniego

**f._____**

**Directora de tesis.** Mgt. Jessica Hanze

**Esmeraldas,_____**

# AUTORÍA DE TESIS

Yo, Jhisac Josue Naranjo Vera, declaro que la presente investigación enmarcada en el presente trabajo de tesis es absolutamente original, autentica y personal.

En tal virtud, declaro que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal, académica del autor y desarrollado de acuerdo con las normas APA 6ta edición.

Jhisac Josue Naranjo Vera

C.I 0803141803

# AGRADECIMIENTO

Agradezco primero a Dios por la vida, salud y por regalarme a la mejor MAMÁ de este mundo. A mis padres y familia por el apoyo incondicional, porque sin ellos no habría sido posible este logro, gracias a su esfuerzo y ayuda otorgada.

A toda la plana de docentes de la PUCESE, quienes aportaron con sus conocimientos y experiencia ayudándome a lo largo de mi vida universitaria.

De la misma forma a mi asesora de tesis Mgt. Jessica Hanze por su guía en todo el desarrollo del proyecto. A mis lectores Mgt. Mario Armas y Mgt. Cecilia Velasco por cada una de sus aportaciones y recomendaciones.

A todos mis compañeros que me acompañaron a lo largo de estos 5 años, que de una u otra manera sumaron en mi vida y que permitieron un crecimiento conjunto.

***Jhisac Naranjo Vera***

# DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios, por darme sabiduría suficiente para poder culminar el presente proyecto y con respeto, admiración y mucho amor a mi motor, MI MADRE, una mujer valiente y luchadora quien ha sido la inspiración en mis estudios por su perseverancia ante las dificultades.

***Jhisac Naranjo Vera***

# RESUMEN

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo, analizar los aspectos de mercado, económicos y financieros necesarios para la importación de motocicletas chinas en la cuidad de Esmeraldas. Se utilizó una metodología que se enfoca en un diseño no experimental transeccional de tipo descriptivo. Las técnicas para recabar la información fueron la encuesta y la ficha de observación. La encuesta estructurada con 11 preguntas aplicadas a hombres mayores a 18 años y hasta 50 años y la ficha de observación que tuvo como objetivo analizar las características y comportamiento de la oferta existente.

El estudio de mercado permitió identificar, las preferencias de los potenciales clientes, la demanda actual de la venta de motocicletas y su oferta para determinar la demanda insatisfecha y el estudio económico-financiero ayudó establecer la inversión inicial, apalancamiento y aplicación de indicadores financieros, los mismos que determinaron la viabilidad del proyecto. En los resultados más relevantes se demostró que la mayoría de encuestados estarían dispuestos adquirir una motocicleta como medio de transporte, además existe un gran número de personas que no tienen preferencia por algún almacén para comprar una motocicleta. Este proyecto busca mejorar el desarrollo económico y social de la cuidad, a través de la generación de fuentes de trabajo.



**Palabras claves:** Mercado; económico; financiero; importación; motocicletas; viabilidad.

# ABSTRACT

The objective of this research was to analyze the market, economic and financial aspects necessary for the import of Chinese motorcycles in the city of Esmeraldas. A methodology that focuses on a non-experimental transsectional design of a descriptive type was used. The techniques to gather the information were the survey and the observation form. The structured survey with 11 questions applied to men over 18 and up to 50 years old and the observation form that aimed to analyze the characteristics and behavior of the existing offer.

The market study made it possible to identify the preferences of potential customers, the current demand for the sale of motorcycles and their offer to determine unmet demand, and the economic-financial study helped establish the initial investment, leverage and application of financial indicators. which determined the viability of the project. The most relevant results showed that the majority of respondents would be willing to buy a motorcycle as a means of transport, in addition there is a large number of people who do not have a preference for a store to buy a motorcycle. This project seeks to improve the economic and social development of the city, through the generation of work sources.



**Keywords:** Market; economic; financial; import; motorcycles; viability.

# ÍNDICE

**Tribunal de graduación……..…….....I**
**AUTORÍA DE TESIS……..…II**
**AGRADECIMIENTO…….…..III**
**DEDICATORIA……IV**
**ÍNDICE……V**
**RESUMEN……...VIII**
**ABSTRACT…….....IX**
**INTRODUCCIÓN…….....1**
**1. CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO…….....4**
1.1. Bases Teóricas-Científicas…….....……4
1.1.1. Teorías del Comercio Internacional……...…….……4
1.1.2. Estudio de mercado……...…….…….…5
1.1.3. Importación……...……..6
1.1.4. Costos de importación……..……..6
1.1.5. Valor FOB y CIF en la importaciones……6
1.1.6. Tributos en las importaciones…….....6
1.1.7. Proyecto de inversión…….7
1.1.8. Evaluación de un proyecto…….7
1.1.9. Estudio económico- financiero……..7
1.1.10. Comercio Internacional…….....10
1.1.11. Antecedentes históricos de la motocicleta…….....10
1.1.12. Importaciones de motocicletas…….11
1.2. Antecedentes…….13
1.3. Marco Legal……..15

**2. CAPÍTULO II: MATERIALES Y MÉTODOS……..……18**
2.1. Tipo de Estudio…….18
2.2. Definición Conceptual y Operacionalización de las Variables……19
2.3. Población y Muestra…….20
2.4. Métodos…….....21

2.5. Técnicas e Instrumentos…….....21
2.6. Análisis de Datos……..21

**3. CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS……..22**
3.1. Demanda de motocicletas…….22
3.2. Oferta de motocicletas……..……25
3.3. Costo de importación de motocicletas……..27
3.4. Inversión total del proyecto……..28
3.5. Evaluación económica y financiera del proyecto…….29

**4. CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN……...33**

**5. CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES…….....36**
5.1. Conclusiones…….36
5.2. Recomendaciones…….38

Referencias Bibliográficas…….....3

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla #1 Subpartida de motocicletas …….....12

Tabla #2 Importación de motocicletas- abril 2018……...13

Tabla #3 Operacionalización de las variables…...……...19

## ÍNDICE DE FIGURA

Figura #1 Modelo de motocicletas…….……..23

Figura #2 Color de motocicleta……..…….….23

Figura #3 Cilindraje de motocicletas…….....24

Figura #4 Valor dispuesto a pagar…….....24

Figura #5 Uso de la motocicleta……..……25

Figura #6 Marcas de motocicletas conocidas …….....27

# 1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años la República Popular China ha logrado un desarrollo acelerado de su industria automotriz y de autopartes, aumentando su capacidad y volumen de producción, permitiendo la fabricación de todo tipo de vehículos motorizados para luego ser exportados a nivel mundial.

Además, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2018), en su boletín N°12 indica:

> Durante el mes de febrero del año 2018 el mercado automotor regional reportó un crecimiento de 8,3% en sus ventas al compararlo con febrero del año anterior**.** En este mes Ecuador y Chile reportaron los mayores crecimientos en ventas (71,0% y 23,2%); mientras que Venezuela y Uruguay registraron los mayores descensos en ventas (51,6% y 11,2%).

En Ecuador existen varios grupos empresariales como MOTSUR, Juan elJuri, MOTDIS, entre otros dedicados a la importación de motocicletas de origen chino, hindú y japonés; en donde predomina sin lugar a duda las motos de origen chino ya que su demanda es mayor al contar con precios asequibles y variedades de modelos. El Servicio de Rentas Internas (SRI) a través de su base de matriculación nos permite conocer que la mayor participación en ventas la tienen las empresas que importan desde China ya sea por CKD (partes y piezas) o CBU (totalmente armadas).

En todo el mundo ha aumentado el problema de movilidad por la gran cantidad de automóviles que existen en las ciudades llevando a las personas a optar por un medio de transporte personal que permita tener mayor acceso y ahorrar tiempo como son las motocicletas, además su diferencia en precio con un automóvil permite que las personas con menores recursos económicos puedan acceder a la compra de las mismas.

"El aumento en las tarifas de autobús, las limitaciones de cobertura y el deterioro en la calidad del servicio hacen que algunas personas busquen otra alternativa para transportarse" (Sojo, 2017).

En relación al tema, Medina (2013), en su artículo de noticia publicado en el Diario El Comercio dice:

> Jaime Cucalón, presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz confirma que la preferencia por las motos se debe, principalmente, a los costos. La persona que antes gastaba hasta USD 40 mensuales en bus, ahora puede pagar por $70 las letras de la moto y tener su propia movilización.

Las motocicletas permiten acortar los tiempos de desplazamiento en calles, también realizar un ahorro tanto en combustible y mantenimiento en comparación con un auto por tal motivo su presencia se aumenta cada vez más dentro del país.

En la cuidad de Esmeraldas actualmente no existe una empresa que realice importaciones directas de motocicletas por tal motivo a través de este trabajo de tesis se realizará un análisis de mercado, económico y financiero de la importación de motocicletas de origen chino y así poder sustentar la decisión de creación de la misma.

En los últimos años el Gobierno Central ha establecido una serie de restricciones para las importaciones en CBU (completamente armados) de vehículos motorizados como autos y motocicletas, pretendiendo de esta manera aumentar las importaciones en CKD (piezas y partes).

Se busca además proteger la producción nacional y mermar el déficit de la balanza de cuenta corriente. Sin embargo, las importaciones aumentaron debido a que la demanda cada vez es mayor y dado que en ocasiones la producción nacional no suple las necesidades del mercado debido a su capacidad y calidad. “En Ecuador la demanda de motocicletas es creciente” (AEADE, 2018). Debido a ello las empresas buscan alternativas para mejorar sus costos y aumentar su stock de estos productos con el objetivo de maximizar sus ganancias.

Esta investigación tiene como objetivo general analizar los aspectos de mercado, económicos y financieros necesarios para la importación de motocicletas chinas en la cuidad de Esmeraldas y como objetivos específicos identificar la oferta actual de motocicletas chinas, determinar el número de personas que estarían dispuestas adquirir motocicletas de origen chino, calcular los costos que implica la importación de motocicletas chinas al Ecuador, establecer la inversión total del proyecto y aplicar la evaluación económica-financiera del proyecto.

La motocicleta para muchos ecuatorianos se ha convertido en una herramienta que le permite transportar a todo su núcleo familiar de un lugar a otro y de esta manera cumplir con sus actividades cotidianas.

En Ecuador son cada vez más las personas buscan un medio de transporte propio, ya sea para trabajar o simplemente para movilizarse, encontrando en las motocicletas la solución a sus problemas, es por ello que la industria crece cada año puesto que la demanda también lo hace.

El análisis económico y financiero de este proyecto nos permitirá evaluar las ventajas y desventajas, es decir, los posibles beneficios o pérdidas que se presentan al destinar recursos en el mismo, convirtiéndose en una herramienta preponderante en la toma de decisiones.

El estudio fue estructurado en base a capítulos que encierran su desarrollo de principio a fin, el capítulo I Marco teórico se dividió en: bases teórico-científicas, antecedentes y marco legal, el capítulo II Materiales y métodos se clasifica en: tipo de estudio, definición conceptual y operacionalización de las variables, población y muestra, métodos, técnicas e instrumentos y análisis de datos, el capítulo III Resultados revela la información arrojada en la investigación después de la aplicación de las técnicas establecidas, el capítulo IV Discusión que muestra las relaciones o diferencias entre lo que se ha observado es decir los resultados del proyecto y los estudios relacionados del mismo; y por último el capítulo V Conclusiones y recomendaciones en base a los objetivos planteados.

Para la recopilación de la información, se realizó por una parte la aplicación de cuestionario de encuesta dirigida a hombres mayores a 18 años y hasta 50 años de la ciudad de Esmeraldas, también se elaboró una ficha de observación con la finalidad describir las características y comportamiento de los locales comerciales que ofertan motocicletas en la cuidad de Esmeraldas, el enfoque de la investigación será cuanti-cualitativo, cuantitativo porque nos permitió recolectar datos concretos o estadísticos en torno a los gustos y preferencias de la oferta y demanda; cualitativo porque se describió información del mercado y del comportamiento de la oferta.

# CAPÍTULO I

# 1. MARCO TEÓRICO

## 1.1. BASES TEÓRICO-CIENTÍFICAS

### 1.1.1. Teorías del comercio internacional

A mediados del siglo XVI los intentos para explicar los motivos del comercio internacional arrancaron con los denominados pensadores mercantilistas.

Adam Smith desarrolló en 1776 la denominada teoría de la ventaja absoluta, que consistía en que cada país puede especializarse en la producción de bienes en donde posee ventaja absoluta, permitiendo utilizar de manera más eficiente los recursos disponibles, por lo tanto, al comparar un país que tenga dicha ventaja con otros, da como resultado la producción de los bienes a un costo absolutamente menor en términos de unidades de trabajo.

Por otra parte David Ricardo siguiendo el mismo supuesto de la teoría anterior, que estaba enmarcado en una situación de competencia perfecta, en 1817 ejecutó la teoría de la ventaja comparativa que aparece cuando el país al carecer de una ventaja absoluta decide especializarse en la producción de un bien que produce relativamente más eficiente, aunque el otro país pueda producirlo de mejor manera; es decir conlleva a una producción total mayor, como resultado de la especialización y el posterior intercambio sin que se necesite de la actuación de las leyes de mercado.

Luego aparecen los economistas suecos Eli Heckscher y Bertil Ohlin donde su aportación radica en la creación de la teoría de la dotación de factores que consistía, en la abundancia de un recurso que tenga un país conlleva a que la elaboración de un producto donde intervenga dicho recurso se realice de manera eficiente, es decir menos costosa.

El enfoque de Heckscher y Ohlin contiene también las diferencias existentes en los precios relativos de los factores productivos, basada en que los distintos costos de oportunidad entre los países se deben a las diferencias en las dotaciones de factores.

Los países deben especializarse elaborando los bienes que usen la mayor cantidad del recurso abundante que se goce, con la especialización los países tenderán a exportar aquellos bienes que se puedan producir aprovechando la abundancia de factores

productivos; como el factor humano, que puede ser un determinante en el éxito de una nación, por tal motivo los estados apuestan a financiar la educación integral. China al contar con una mano de obra relativamente barata, exporta alrededor del mundo varios productos donde se aplica intensivamente gran cantidad del recurso humano.

Raymond Vernon creador de la teoría del ciclo de vida del producto indica los productores que elaborar un producto nuevo se favorecen de un acceso relativamente fácil a los mercados externos, por otro lado los productores posteriores deben basarse en alguna ventaja derivada de menores costos relativos de producción para asegurarse una proporción de las ventas; identifica que muchos productos que se inventan y empiezan a producirse en Estados Unidos, luego lo hacen en los países menos avanzados, es decir productos que al inicio EE.UU exportaba termina importándolos luego, además Vernon identifica una segunda fase en que en la medida que la demanda exterior aumenta, las empresas deciden deslocalizar la producción es decir instalar sus fábricas en el exterior, es allí donde países como China, Vietnam, India y Bangladesh se convierten en los destinos más propuestos por las empresas. El precio comienza entonces a jugar un papel determinante en las decisiones de consumo de tal forma que se convierte en una estrategia competitiva de las empresas.

Una vez mencionado las teorías del comercio internacional, a continuación, se estructuran algunos conceptos que permitirán entender de mejor manera los puntos desarrollados en la presente investigación.

### 1.1.2. Estudio de mercado

"Es la determinación y cuantificación de la demanda y la oferta, el análisis de los precios y el estudio de la comercialización" (Baca, 2010, p.54).

Según Baena (2014) indica que el objetivo de realizar una investigación de mercado es verificar la posibilidad real de penetración del producto en un mercado determinado, poder contar con una política adecuada de precios y estudiar la mejor forma de comercialización del bien.

### 1.1.3. Importación

"Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que haya sido declarado" (SENAE, 2017).

"Pueden Importar todas las Personas Naturales o Jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país que hayan sido registrados como importador en el sistema ECUAPASS y aprobado por la Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador" (SENAE, 2017).

### 1.1.4. Costos de importación

El costo de importación de un bien está constituido por el precio de compra, más todos los gastos incurridos para colocar el producto importado en el almacén de la empresa, como son: flete, seguro y aranceles e impuestos aduaneros.

### 1.1.5. Valor FOB y CIF en las importaciones

Romero (2014) indica que el valor FOB (franco a bordo), es una cláusula de compraventa, en donde el valor del transporte y seguro es cubierto por el comprador, es decir el vendedor sólo debe cumplir con la obligación de entregar la mercancía en el medio de transporte designado por el comprador y el valor CIF (costo, seguro y flete), es aquel valor que el vendedor aporta, cubriendo los costos que produce el transporte y seguro de la mercancía, ya sea por vía marítima al puerto de destino, o por vía terrestre.

### 1.1.6. Tributos en las importaciones

Los tributos al comercio exterior son derechos arancelarios, impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, y tasas por servicios aduaneros.

Para determinar el valor a pagar de tributos al comercio exterior es necesario conocer la clasificación arancelaria del producto importado, ya que para cada clasificación varía los porcentajes de tributos.

### 1.1.7. Proyecto de inversión

El proyecto de inversión es un plan que, si se le asigna determinado monto de capital y se le proporcionan insumos de varios tipos, producirá un bien o servicio, útil al ser humano y a la sociedad (Baca, 2010).

En un proyecto de inversión los montos, las ideas, la tecnología y la metodología no son iguales pero el objetivo será el mismo, el cual está encaminado a obtener una utilidad por el capital invertido, por otro lado, al ser un plan de acción se espera obtener ganancias futuras a corto, mediano o largo plazo.

### 1.1.8. La evaluación de un proyecto

"La evaluación de un plan, son actividades encaminadas a la toma de decisión acerca de invertir en un proyecto" (Baca, 2010, p.37).

La evaluación de un proyecto se convierte en una herramienta que genera información efectiva, permitiendo emitir un juicio sobre la conveniencia o no, de la decisión de inversión.

Según Baca (2010) menciona que la evaluación de un proyecto de inversión, cualquiera que éste sea, tiene por objeto conocer su rentabilidad económica y social, de tal manera que asegure resolver una necesidad humana en forma eficiente, segura y rentable.

### 1.1.9. Estudio económico financiero

Baca (2010) señala que el estudio económico pretende determinar cuál es el monto de los recursos económicos necesarios para la realización del proyecto, que abarque las funciones de producción, administración y ventas, establece la cantidad de materia prima necesaria, cantidad de mano de obra directa e indirecta, además número y capacidad de activos fijos necesarios en el proceso, ahora deberán aparecer en forma de inversiones y gastos. La parte esencial para la aplicación de este estudio son análisis de datos duros, planeación y manejo de las TIC (tecnología de información y comunicación).

La puesta en marcha de cualquier proyecto de inversión debe ir precedida de un análisis íntegro del entorno donde se asentará la empresa. El estudio económico es uno de los pasos claves para determinar la viabilidad del proyecto, es decir, valorar si es rentable o no. El objetivo de este estudio por lo tanto radica en analizar las necesidades de tipo económico que tiene la empresa y para ello se necesita conocer:

1.- La inversión económica necesaria y su financiamiento

En todo proyecto existen tres tipos de inversiones, que juntas conforman la inversión total de un proyecto.

- Las inversiones en activos fijos son destinadas a recursos de tipo tangible, como maquinarias, terrenos, equipos, entre otros.
- Las inversiones en capital de trabajo o activos circulantes constituyen el conjunto de recursos necesarios para la operación normal de la empresa, cuyo objetivo es financiar el resultado de la generación de ingresos menos los egresos presentados, o bien financiar durante los primeros meses de la producción antes de generar ingresos. Dentro del capital de trabajo existen 3 rubros: materia prima, mano de obra y costos indirectos de fabricación.
- La inversión en diferido se refiere a la adquisición de activos intangibles, como los activos conformados por los servicios o derechos de constitución obligatorios para la empresa.

2.- La estimación de ingresos y gastos

Consiste en reflejar la información de carácter monetario que resulta de la operación de la empresa, que proporciona una estimación de las entradas y salidas de efectivo dadas dentro de un periodo determinado.

- Los ingresos son representados por los valores monetarios generados por la venta del producto o servicio realizado y otros tipos de ingresos que puedan beneficiar la rentabilidad de la empresa.
- Los gastos son aquellas erogaciones o salidas destinadas en las áreas de administración, ventas, comercialización y financiero.

Según Baena (2014), el estudio financiero de un proyecto es un proceso de recopilación, interpretación y comparación de datos cualitativos y cuantitativos, de hechos históricos y actuales, su propósito es obtener un diagnóstico sobre el estado real del proyecto que servirá para la toma de decisiones.

Baena (2014), establece como objetivos del análisis financiero los siguientes:

> 1.-Calcular y utilizar los diferentes índices financieros para el análisis de la información contable.
>
> 2.-Explicar la importancia del concepto de capital de trabajo y activo de una empresa.
>
> 3.-Conocer si la empresa ha alcanzado su objetivo básico financiero (valor agregado) y si la inversión en activos fijos o los aportes de socios alcanzan los niveles esperados. (p. 91)

Es necesario en todo proyecto de inversión realizar un estudio financiero, al ser una empresa que espera generar utilidad, se necesita conocer si los ingresos que producirá la misma, podrán cubrir con todos los gastos y costos que se presenten. Es importante comprender que las cifras generadas mediante el análisis financiero no son muy útiles en sí mismas, ya que ameritan una interpretación correcta.

El estudio financiero cualquiera que sea la profundidad que se realice, se deben distinguir dos grandes etapas:

1.- Formulación y preparación

Esta etapa consiste en recopilar y a su vez sistematizar la información monetaria para la construcción de un flujo de caja que servirá para realizar la evaluación del proyecto, además en el flujo es necesario incorporar información adicional relacionada con los efectos de la depreciación, amortización, valor residual.

2.- Evaluación

La evaluación de la rentabilidad del proyecto se realiza sobre la base de un flujo de caja que se proyecta sobre una serie de supuestos.

El análisis cualitativo complementa la evaluación con los elementos no cuantificables que podrían incidir en la decisión de realizar o no la inversión, también, la evaluación se dirige a sensibilizar cambios que podrían tener mayores posibilidades de suceder y afectar la rentabilidad del negocio.

Las ratios o índices financieras forman parte de la evaluación y medición de rentabilidad financiera, como lo son: VAN, TIR, beneficio/costo y período de recuperación.

Los usuarios internos de la información económica-financiera de un proyecto comprenden a directivos y administradores, inversionistas y clientes; por otro parte, los usuarios externos de la información económica-financiera de un plan encierran a entidades financieras, analistas en la bolsa de valores, calificadoras de riesgo, el Estado y público en general.

### 1.1.10. Comercio internacional

"Se denomina comercio internacional a la interacción entre países en sus procesos de intercambio de bienes y servicios" (Lombada, et al., 2011).

Mercado (1996) considera al comercio internacional como un factor importante para las empresas porque actúa como estabilizador de precios en el mercado interno y además como regulador de mercados.

### 1.1.11. Antecedentes históricos de la motocicleta

La primera motocicleta fue construida por el Ingeniero alemán o inventor Gottlieb Daimler en el año 1885, cuando elaboró un motor de combustión a una bicicleta de madera con dos ruedas laterales para dar más estabilidad, en ese momento el motor de gasolina y la moderna bicicleta se unieron formando la primera motocicleta del mundo que alcanzó una velocidad de 18 km/h y un motor que desarrollaba 0,5 caballos de fuerza.

En 1898 se comenzó a fabricar las primeras motocicletas que tal vez nunca imaginaron que sería la piedra angular de una industria que en la actualidad mueve mucho dinero alrededor del mundo.

### 1.1.12. Importaciones de motocicletas

Las motocicletas importadas son clasificadas de acuerdo a su cilindraje, para una mejor organización los productos de importación se codifican por subpartida nacional (10 dígitos), y la fuente principal de los datos es la declaración aduanera tramitada en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE).

Existen 6 subpartidas, las cuales se detallan a continuación en el siguiente cuadro:

Tabla 1: Subpartida de motocicletas

| # SUBPARTIDA | DETALLE |
|---|---|
| **8711.10.00.90** | Los demás/ con motor de émbolo (pistón) de cilindraje inferior o igual a 50 $cm^3$ |
| **8711.20.00.99** | Los demás/ con motor de émbolo (pistón) de cilindraje superior a 50 $cm^3$ pero inferior o igual a 250$cm^3$ |
| **8711.30.00.99** | Los demás/ con motor de émbolo (pistón) de cilindraje superior a 250 $cm^3$ pero inferior o igual a 500 $cm^3$ |
| **8711.40.00.99** | Los demás/ con motor de émbolo (pistón) de cilindraje superior a 500 $cm^3$ pero inferior o igual a 800 $cm^3$ |
| **8711.50.00.99** | Los demás/ con motor de émbolo (pistón) de cilindraje superior a 800 $cm^3$ |
| **8711.90.00.90** | Los demás |

Fuente: Banco Central del Ecuador

Para el análisis de factibilidad se consideró las motocicletas con motores de 150$cm^3$ hasta 250$cm^3$, cilindrada que pertenece a la subpartida 8711200099. Esta subpartida abarca las motocicletas que son con motor de émbolo (pistón) de cilindrada superior a 50 $cm^3$ pero inferior o igual a 250 $cm^3$.

El Ecuador importa motocicletas pertenecientes de esta partida desde distintas partes del mundo, entre los principales países se encuentran: China, Colombia, India y Brasil.

Al cierre de abril del 2018, la mayor cantidad de motocicletas importadas son de origen chino que representa un 61,50% del total de motocicletas importadas. De esta manera se puede confiar que China está liderando como proveedor de las importaciones de esta subpartida, conforme a la siguiente tabla:

Tabla 2: Importación de motocicletas- abril 2018

| PARTIDA | DESCRIPCION | DISTRITO | PAIS DE ORIGEN | CANTIDAD | PESO | CIF EN $ | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | Argentina | 42 | 6006 | 110828,78 | 5,55 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | China | 1563 | 193656 | 1228258,28 | 61,5 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | Colombia | 72 | 9720 | 105561,63 | 5,286 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | Indonesia | 80 | 11477,8 | 140509,32 | 7,036 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | India | 364 | 46460 | 374014,35 | 18,73 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | gye-marítimo | Japón | 4 | 573 | 20875,34 | 1,045 |
| **8711.20.00.99** | 50 cm³ pero inferior o igual a 250cm³ | cuenca | Indonesia | 10 | 1230 | 17011,1 | 0,852 |
| | | | | | | 1997058,8 | 100 |

Fuente: Banco Central del Ecuador

En los últimos años la mayoría de países del mundo han incrementado las importaciones de productos chinos. De acuerdo al Observatorio de la Complejidad Económica (OEC, 2017) indica:

> China se ha convertido en la mayor economía de exportación en el mundo y una de las economías más complejas, ubicado en el puesto N 33º de acuerdo con el Índice de Complejidad Económica (ECI), China exportó $ 2,41 billones e importó $ 1,54 billones, arrojando un saldo comercial positivo de $ 873 miles de millones.

## 1.2. ANTECEDENTES

En la Universidad de las Américas, Benalcázar (2008) realizó una investigación orientada a determinar la viabilidad de implantar una importadora y distribuidora de motocicletas chinas en la cuidad de Ibarra, las técnicas utilizadas son la investigación exploratoria o cualitativa y la investigación descriptiva o cuantitativa; a través de encuestas, entrevistas y grupos focales que permitirán conocer la demanda del producto. Para el cálculo de la muestra se utilizó el muestreo aleatorio simple, en donde se encuestó a 397 personas mayores a 18 años y menores 50 años, de las cuales el 67,25%, representado en 267 personas están interesados en adquirir una motocicleta, mientras tanto el 32,75% que representa 130 encuestados no demuestran ningún interés por adquirir una motocicleta.

En Colombia, Martínez (2010) de la Pontificia Universidad Javeriana desarrolló un estudio de factibilidad para la creación de una empresa importadora, distribuidora y comercializadora de motocicletas en la cuidad de Bogotá; mediante la aplicación de encuestas dirigidas a 96 personas cuyo objetivo era determinar la cantidad de personas interesadas en adquirir una motocicleta, además conocer el tipo y cilindraje de su preferencia. Los resultados indicaron que la razón por lo que los encuestados comprarían una motocicleta china en un 90% que representa 86 personas es por el precio, en un 9% que representa 9 personas por el diseño y en un 1% que representa 1 persona es por otros factores, también reflejó que la mayoría de encuestados planean utilizar el vehículo como medio de transporte y que prefieren utilizar cilindraje entre 100 y 125 centímetros cúbicos.

En la Pontifica Universidad Católica del Ecuador, Arias (2012) llevó a cabo un plan de negocios para la creación de una empresa ensambladora de motocicletas en la ciudad de Quito, se definió como técnica de investigación a la encuesta, que se realizó a 139 personas y la metodología que se empleó fue un muestreo no probabilístico y de conveniencia, dirigiéndola principalmente a trabajadores de nivel medio – bajo en la zona industrial y comercial de la ciudad de Quito además a Universidades y parques de la urbe. Los resultados obtenidos nos reflejan que el 56% del público encuestado considera que el atributo más importante al momento de adquirir una motocicleta es la calidad, seguido del precio con el 18% como segundo atributo más importante y como atributo menos importante es el servicio técnico que se ofrece; además se determinó que la mayoría de

encuestados el 57% estaría dispuesto a pagar entre $1500 a $2000 para adquirir una motocicleta.

Un estudio realizado en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil por Ulloa & Quinde (2016), que consistía en elaborar un Análisis de factibilidad para la creación de una ensambladora de motocicletas con partes y piezas (CKD) importadas de China, la metodología utilizada es la investigación descriptiva de enfoque cuantitativo y cualitativo. Para establecer la muestra se aplicó la fórmula del método probabilístico aleatorio simple, que dio como resultado encuestar a 384 hombres de entre 18 y 50 años. Los resultados reflejaron que el 62% de los encuestados considera que el costo accesible de las motocicletas es la ventaja más importante para adquirir una, seguida por la facilidad para circular en el embotellamiento con un 10%; también coinciden en que el precio es el aspecto más importante al momento de comprar una motocicleta con un 47% que representa 181 personas, seguido del cilindraje con un 23% que representa 89 personas.

En el 2011 Alvarez & Cuadros, realizaron una investigación con la finalidad de analizar cómo está siendo afectado el mercado de autopartes en México por la introducción de autopartes chinas, se aplicaron entrevistas a expertos sobre la problemática del mercado y a través de un muestreo aleatorio se tomó a 56 empresas en donde se aplicaron encuestas dirigidas al personal en general, que dio como resultado: la mayoría de encuestados consideran que las autopartes chinas son de mala calidad y bajo precio en comparación con las mexicanas, también que el nivel de ventas de autopartes chinas supera en 10% a las mexicanas, debido a bajos precios, la facilidad de tener acceso a la mercadería y el desconocimiento del comprador sobre las características del producto.

En la Universidad de las Américas, Martínez (2017) realizó un estudio con el objetivo de determinar la viabilidad de la importación de motos eléctricas desde China a la cuidad de Quito, el tipo de investigación utilizada es descriptiva y exploratoria, como método aplicado el inductivo, deductivo y observación. Se pudo 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 comenzaron a decaer y por último los usuarios de las motocicletas aseguran que el motivo de elección como medio de transporte es la facilidad de movilizarse dentro y fuera de la cuidad a pesar del tráfico, existen empresas importadoras y ensambladoras, pero no se cuenta con acuerdos de preferencia con China.

## 1.3. MARCO LEGAL

En el Ecuador el proceso de importación se encuentra regulado en diferentes normativas desde la tributación hasta el proceso, regímenes y desaduanización, a continuación se detalla la normativa aplicable vigente; el artículo 52 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI), establece que el Impuesto al Valor Agregado (IVA), grava al valor de la transferencia de dominio o la importación de bienes muebles de naturaleza corporal en todas sus etapas de comercialización, además el art. 59 indica que la base imponible en las importaciones, es el resultado de sumar al valor en Aduana los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que figuren en la declaración de importación y en los demás documentos pertinentes.

Por otra parte, los artículos 78, 79 y 80 de la LORTI hacen referencia a que el hecho generador del ICE en las importaciones será la desaduanización de las mercancías, determina como sujeto activo al Estado a través del SRI y como sujeto pasivo a quien realicen importaciones de bienes gravados con este impuesto. (LORTI, 2004)

El artículo 19 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) reconoce como derechos de los inversionistas la libertad de importación y exportación de bienes y servicios con excepción de límites establecidos por la normativa vigente y de acuerdo a lo que establecen los convenios internacionales de los que Ecuador forma parte. (COPCI, 2010)

El artículo 76 del mismo Código se refiere a las medidas arancelarias aplicadas al comercio exterior y su forma de expresión en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercadería (ad-valorem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), y como una combinación de ambos (mixtos). Los artículos 81, 82 y 83 reflejan las medidas no arancelarias al comercio exterior que el Comité del Comercio Exterior establece a la importación y exportación de mercancías, que pueden ser: procedimientos, mecanismos y nomenclaturas. (COPCI, 2010)

AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías) son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del costo, seguro y flete (base imponible de la importación).

FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia) se aplica el 0.5% sobre la base imponible de la importación.

ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen.

ICE = ((CIF+ADV+FODINFA+OTROS) x 1.25) x (% Tarifa ICE / 100))

ICE= ((Valor ex aduana) x 1.25) x (% Tarifa ICE / 100))

IVA (Impuesto al Valor Agregado) corresponde al 12% sobre: Base imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE+ otros.

Declaración aduanera de importación

> La Declaración Aduanera de Importación (DAI) deberá ser transmitida por un proveedor de Software o en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en un período no superior a quince días calendario previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo; de no cumplirse en ese plazo, las mercancías estarán inmersas en una de las causales del abandono tácito. (COPCI, 2010, art.67)

De acuerdo al tipo de mercancía a importar, se deberán adjuntar los siguientes documentos a la Declaración Aduanera de Importación:

Documentos de acompañamiento

"Se constituyen documentos de acompañamiento aquellos que, denominados de control previo, deben tramitarse y aprobarse antes del embarque de la mercancía de importación" (COPCI, 2010, art.72).

Documentos de soporte

> Constituirán la base de la información de la DAI a cualquier régimen. Estos documentos originales, ya sea en físico o electrónico, deberán reposar en el archivo del declarante o su Agente de Aduanas al momento de la presentación o transmisión de la Declaración Aduanera, y estarán bajo su responsabilidad conforme a lo determinado en la Ley los cuales son: documento de transporte, factura comercial o documento que acredite la transacción comercial, certificado de origen (cuando proceda), documentos que el SENAE o el Organismo regulador de Comercio Exterior considere necesarios. (COPCI, 2010, art.73)

Los regímenes aduaneros de acuerdo a la legislación aduanera vigente se clasifican en de transformación y de no transformación, en el proyecto se aplicará el régimen de importación para el consumo y el COPCI lo define como:

> El régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras. (COPCI, 2010, art. 147)

# CAPÍTULO II

# 2.- MATERIALES Y MÉTODOS

## 2.1. Tipo de estudio

La presente investigación consiste en el análisis económico, financiero y de mercado para la importación de motocicletas de origen chino tiene un alcance descriptivo dada la perspectiva de Hernández, Fernández y Baptista (2016), ya que se encargó de detallar las opiniones y criterios de los encuestados sobre la demanda y oferta de las motocicletas. En la demanda en relación a precios, modelos, colores, cilindraje, marcas, usos y formas de pago; en la oferta describiendo los almacenes conocidos por los encuestados ubicadas en la cuidad de Esmeraldas que vendan motocicletas y además las preferencias que exista al realizar una compra.

El enfoque de la investigación es cuanti-cualitativo, cuantitativo porque permitió, recolectar datos concretos o estadísticos en torno a los gustos y preferencias de la oferta y demanda; cualitativo porque se describió información del mercado y del comportamiento de la oferta actual. El diseño de la investigación es no experimental transeccional, ya que se hizo en un único momento la recolección de datos o información con el objetivo de medir y analizar las variables (oferta y demanda) de acuerdo a lo que indica Gómez (2016).

## 2.2. Definición conceptual y operacionalización de las variables

Tabla 3: Operacionalización de las variables

| **ENFOQUE CUANTITATIVO** | |
|---|---|
| | |
| **VARIABLE 1** | **VARIABLE 2** |
| **OFERTA DE MOTOCICLETAS** | **DEMANDA DE MOTOCICLETAS** |
| ¿ Tiene preferencia por algún almacén para comprar una motocicleta ? | ¿ Estaría dispuesto Ud. adquirir una motocicleta ? |
| SI | SI |
| NO | NO |
| ¿ Le gustaría a Ud. que exista otro almacén que oferte motocicletas ? | ¿ Qué modelo de motocicletas le gustaría adquirir ? |
| SI | CROSS |
| NO | PISTA |
| ¿ Qué marca de motocicleta conoce Ud.? | PASOLA |
| | URBANA |
| RANGER | ¿ Cuál es la razón por la cual quiere adquirir una motocicleta ? |
| IGM | |
| TUNDRA | TRABAJO |
| TUKKO | DIVERSIÓN |
| DAYTONA | FAMILIAR |
| MOTOR UNO | ASUNTOS PERSONALES |
| OTRAS | |
| | |
| **ENFOQUE CUALITATIVO** | |
| | |
| **CATEGORÍA 1** | **UNIDADES DE ANÁLISIS** |
| OFERTA DE MOTOCICLETAS | DESCRIPCIÓN DE LA OFERTA |
| | COMPORTAMIENTO DE LA OFERTA |

Fuente: Elaboración propia

## 2.3. Población y muestra

Se tomó como población a hombres mayores a 18 años y hasta 50 años de la cuidad de Esmeraldas, debido a que los menores de 18 años no pueden conducir una motocicleta y para la mayoría de hombres mayores a 50 años el producto ya le es poco atractivo (Benalcázar, 2008); al ser una población bastante numerosa se determinó una muestra a través de la fórmula del muestreo aleatorio simple.

El total de habitantes en la cuidad de Esmeraldas según el último censo poblacional realizado por el INEC es de 189504, del total de la población los hombres representan un 48,59% es decir 92076 habitantes y de este número se segmenta el rango de edad entre 18 a 50 años, quedando como total de la población:

N= 33672

$$n= \frac{N\,Z^2\ p * q}{E^2\,(N-1) + Z^2\,(p*q)}$$

$$n= \frac{(2)^2 *0.5 *0.5\ *N}{E^2 * N + (2)^2 *0.5 *0.5}$$

$$n= \frac{1*N}{(5\%)^2 * N+ 1}$$

$$n= \frac{33672}{(0.05)^2 * 33673}$$

$$n= \frac{33672}{85,18}$$

| Donde: |
|---|
| N= Población |
| n= Muestra |
| Z= Nivel de confianza |
| p= Probabilidad a favor |
| q= Probabilidad en contra |
| e= Error |
| Entonces: |
| p= q= 0,5 varianza máxima |
| E= 5% de error |
| Z= 2 (95,5%) |

n= 395 personas

## 2.4. Métodos

Esta investigación se desarrolló a través del método deductivo ya que su forma técnica permite ir de lo general a lo particular según Hernández, Fernández y Baptista (2016), lo que determinó puntos claves para el contexto de defensa de la investigación como: la identificación de las características de producto a vender, la producción y desarrollo de la industria a nivel mundial, regional y nacional; por último, las ventas y la aceptación del producto. Este método permitió concebir la información de manera objetiva y clara.

## 2.5. Técnicas e instrumentos

Se utilizó la técnica de encuesta y ficha de observación, que nos permitió obtener información necesaria para el cumplimiento de los objetivos propuestos en una investigación como lo expresa Centty (2010).

Se procedió a encuestar a hombres mayores de 18 años y hasta 50 años, mediante la ayuda de un cuestionario preliminar elaborado, proporcionando información verídica, clara y concisa; por otro lado; se realizó una ficha de observación con la finalidad describir las características y comportamiento de los locales comerciales que ofertan motocicletas en la cuidad de Esmeraldas.

## 2.6. Análisis de datos

Luego de haber recogido y tabulado la información se presentan los resultados en función de los objetivos que se plantearon en la investigación, el procesamiento de los datos se hizo en el programa de EXCEL, aplicando gráficos y funciones financieras, de esta manera se dio lugar al análisis e interpretación de los resultados en relación con las encuestas y ficha de observación, también se realizó una revisión documental como complemento para el análisis.

# CAPÍTULO III

# 3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

## 3.1. Demanda de motocicletas

Los resultados producto de las encuestas evidencian que la mayoría de personas si estarían dispuestas adquirir una motocicleta, porque en la actualidad la motocicleta se ha convertido en un medio de transporte de fácil uso, que permite disminuir tiempo de desplazamiento y ahorrar dinero por concepto de combustible y mantenimiento al compararlo con un coche.

Existen varios modelos de motocicletas, los cuales se diferencian en base a la utilidad que se va dar, los más conocidos son: Cross, Pista, Pasola y Urbana.

La mayor parte de encuestados que representan un 63%, indicaron que les gustaría adquirir el modelo Cross, debido a que este modelo es doble propósito por ende se puede utilizar tanto en el sector rural como en el urbano y además es perfecta para trabajos que ameritan mayor fuerza y potencia. Seguido del modelo Cross se tiene la Urbana como se demuestra en la figura Nº 1, al ser una motocicleta con un bajo cilindraje será menor tanto su precio, como el consumo de gasolina y les facilita el manejo en horas congestionadas por vehículos.

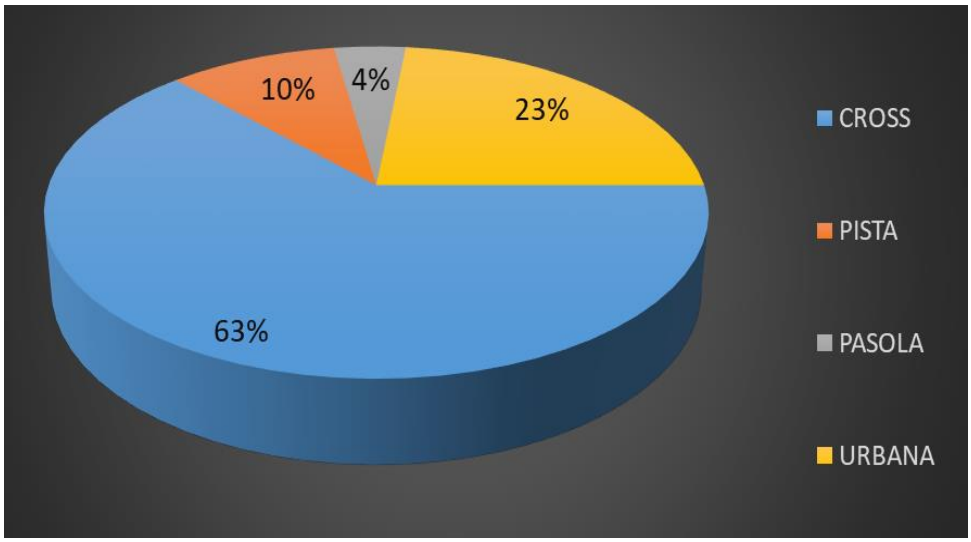



*Figura 1: Modelo de motocicletas*

Por otra parte, al preguntar a los posibles consumidores en torno a la preferencia de colores en la motocicleta, dieron a conocer que el 49% optan por el color negro, azul y rojo; de la misma manera se refleja la figura Nº 2.

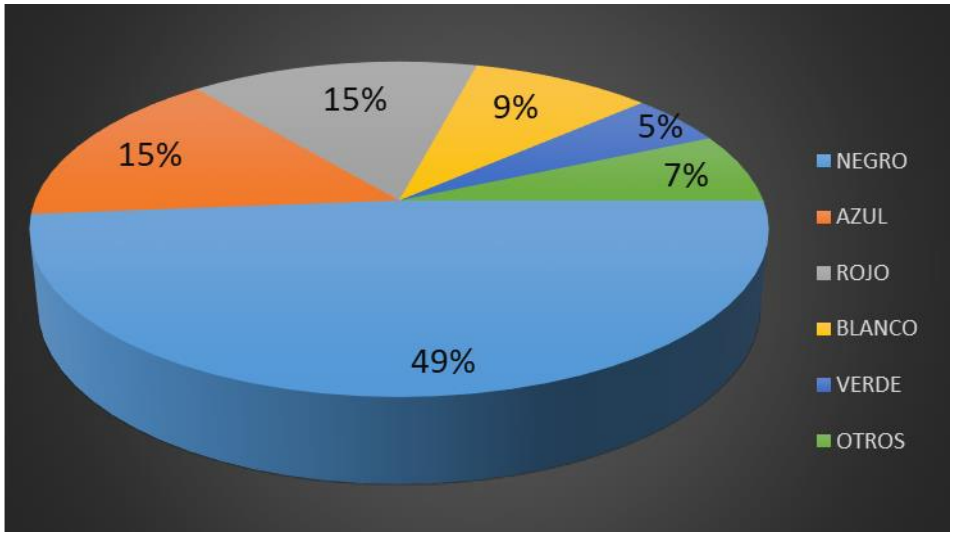



*Figura 2: Color de motocicletas*

Una considerable parte de los encuestados que representa un 32%, señalaron que prefieren motocicletas con cilindraje de 250 centímetros cúbicos, seguido del 21% que simbolizan motocicletas de 150 centímetros cúbicos, tal como se observa en la figura Nº 3.

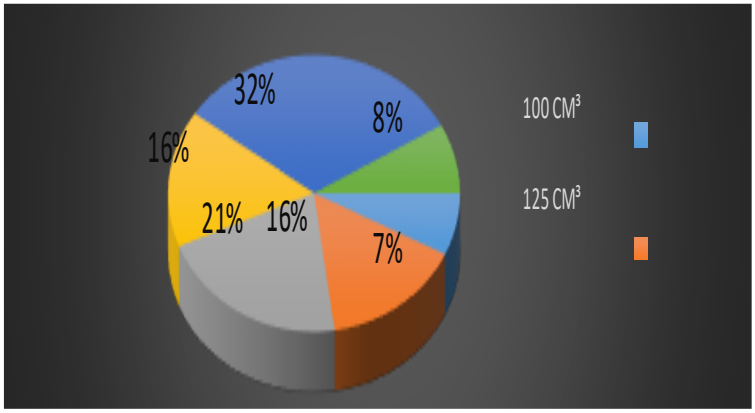



*Figura 3: Cilindraje de motocicletas*

Los encuestados en torno a cuánto estarían dispuestos a pagar por una motocicleta indicaron, que el 29 % de ellos pagaría entre $800 a $1100 seguido por el 28% entre $1101 a $1400, tal como lo demuestra el gráfico Nº 4.

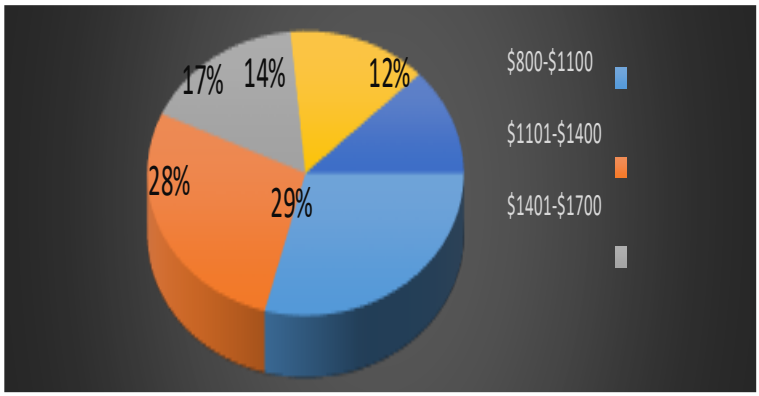



*Figura 4: Valor dispuesto a pagar*

La mayoría de encuestados que representa el 51% mencionó que la razón principal por la cual quieren adquirir una motocicleta es por trabajo; porque ayuda por una parte a llegar diariamente a su lugar de trabajo y por otro lado utilizan la motocicleta para repartir sus productos en funciones de correspondencia y tramites, tal como lo refleja el gráfico Nº 5.

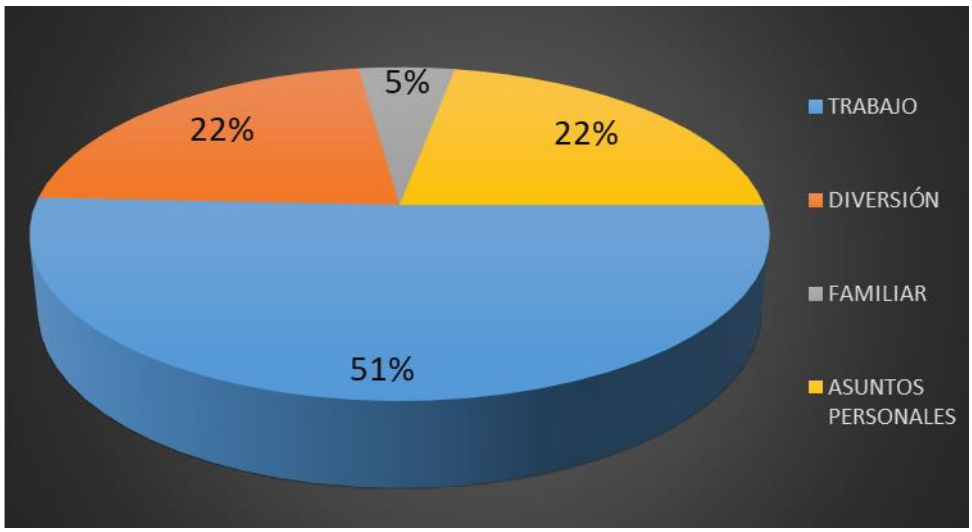



*Figura 5: Uso de la motocicleta*

## 4.2. Oferta de motocicletas

La oferta de motocicletas en la cuidad de Esmeraldas es creciente debido a que su demanda también lo es, actualmente existen 9 locales que ofertan motocicletas de características y marcas similares; entre los cuales tenemos: Marcimex, La Ganga, Motor Uno, Importadora Castro, entre otros.

El almacén más visitado por los clientes es Suzuki, debido a que otorga crédito directo sin garante y sin entrada; y al ser una marca reconocida genera confianza.

El 60% de los encuestados indicó que no tienen preferencia por algún almacén al comprar una motocicleta, por lo cual se convierte en una oportunidad para un nuevo vendedor de cubrir aquella posible demanda.

Por otro lado, la mayor parte de encuestados que representan un 91% indicó que si les gustaría que exista otro almacén que oferte motocicletas dentro de la cuidad; ya que, al contar con mayor oferta, el mercado se vuelve más competitivo y se deberán aplicar políticas de precios justas además de estrategias de ventas, que esto con lleva a que puedan obtener el bien o artículo en mejores condiciones de compra.

El mercado esmeraldeño ofrece motocicletas de varias marcas chinas, dentro de las principales tenemos: Tukko, Tundra, Ranger, Daytona, entre otras.

La marca más conocida por los encuestados es Tundra, seguida de Ranger según lo indica la figura Nº 6, al ser marcas que tienen más de 12 años en el mercado han generado confianza al consumidor al contar con un servicio posventa de calidad, sin dejar a un lado las estrategias de marketing efectivas para dar a conocer las características y cualidades del bien.

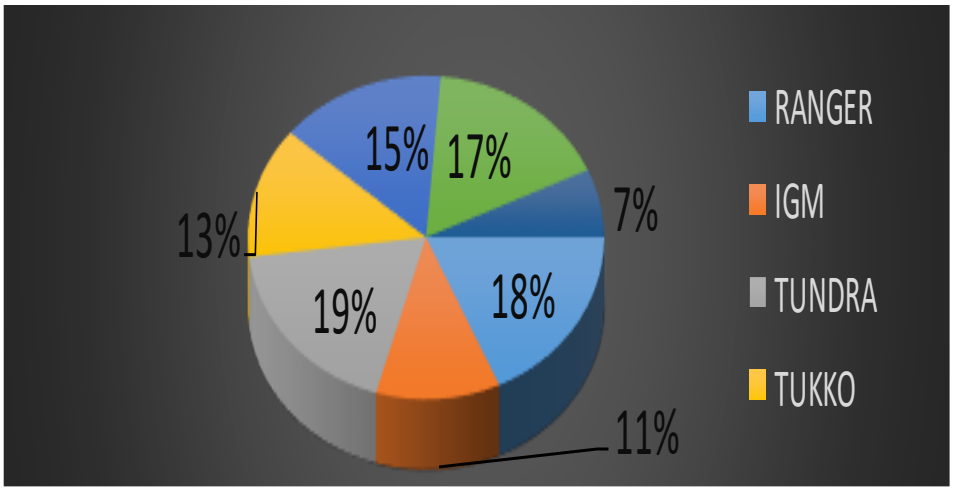



*Figura 6 Marcas de motocicletas conocidas*

La ficha de observación permitió recabar información de la oferta en torno a la descripción y comportamiento de los locales comerciales ubicados en la cuidad de Esmeraldas.

La mayoría de los almacenes que ofertan motocicletas realizan sus ventas a través de crédito directo; también casi la totalidad de ellos se encuentra ubicados en el centro de la cuidad, por otra parte, las motocicletas de origen chino son ofertadas por la totalidad de los almacenes ubicados en la ciudad.

Las motocicletas que venden los almacenes tienen semejantes modelos en todas las marcas. Todas las tiendas dentro de sus instalaciones tienen una sala de exhibición en donde las personas podrán observar los diferentes modelos de motos y realizar sus compras; y por ultimo las condiciones de crédito son parecidas.

- **3.3. Costo de importación de motocicletas**

El costo de importación de 78 motocicletas es de $103.946,46 que encierra el flete y seguro de la mercadería, costos arancelarios y costos logísticos.

Para el establecimiento correcto de los tributos, se utilizó el sistema aduanero del país llamado ECUAPASS, que brinda la SENAE con la finalidad de facilitar las actividades de importación, exportación y trámites aduaneros.

A continuación, detallaremos cada uno de los rubros correspondientes, que darán lugar a establecer el costo total de importación.

| **BASE IMPONIBLE** | | |
|---|---|---|
| F.O.B. : | $58.500,00 | |
| FLETE : | $6.240,00 | |
| SEGURO (1% DEL VALOR F.O.B.) : | $585,00 | |
| C.I.F. : | $65.325,00 | |
| **TRIBUTOS (USD)** | | |
| AD VALOREM (30%) : | VALOR C.I.F * 30% = ADVALOREM<br>$65325,00 * 30% = $19597,50 | $19597,50 |
| SALVAGUARDIA : | $0,00 | $0,00 |
| ARANCEL ESPECÍFICO: | $0,00 | $0,00 |
| I.C.E. : | ICE = ((CIF+ADV+FODINFA+otros) x 1.25 ) x (% Tarifa ICE / 100)<br>(( 85249,13)*1,25) x (5%) = 106561,41 * 5%<br>$5.328,07 | $5328,07 |
| I.C.E. AD VALOREM : | $0,00 | $0,00 |
| I.V.A. : | IVA = (CIF+ADV+ICE+FODINFA+otros) x 12%<br>( 90577,20 ) x 12%<br>$10.869,26 | $10869,26 |
| FODINFA (0,5%) : | VALOR C.I.F * 0,5%= FODINFA<br>65325,00* 0,5%= $326,63 | $326,63 |
| IMPUESTO REDIMIBLE : | $0,00 | $0,00 |
| TOTAL : | $36.121,46 | $36.121,46 |
| **TOTAL LIQUIDACIÓN TRIBUTOS :** | **$101.446,46** | **$ 101446,46** |
| AGENTE DE ADUANA<br>CERTIFICADO INEN<br>AFORO Y GASTOS LOGÍSTICOS INTERNOS | $2.500,00 | $2.500,00 |
| **COSTO TOTAL DE IMPORTACIÓN** | **$103.946,46** | **$103.946,46** |

- ### 3.4. Inversión total del proyecto

La inversión total del proyecto para iniciar su funcionamiento es de $137.788,86; la inversión se divide en: inversión fija $2700, capital de trabajo $132.888,86 y diferidos $2200.

**INVERSION FIJA**

| | DESCRIPCIÓN | PRECIO UNITARIO | TOTAL |
|---|---|---|---|
| 2 | Escritorio Ejecutivo grande | 180,00 | 360,00 |
| 2 | Sillón Ejecutivo | 70,00 | 140,00 |
| 1 | Archivador de 4 Gavetas | 140,00 | 140,00 |
| 1 | Impresora Epson L350 | 350,00 | 350,00 |
| 1 | Teléfono fijo Panasonic | 110,00 | 110,00 |
| | **EQUIPO DE CÓMPUTO** | | |
| 2 | Laptop HP 240 G5 | 800,00 | 1.600,00 |
| | **TOTAL ACTIVOS FIJOS** | | **2.700,00** |

**CAPITAL DE TRABAJO**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 78 | Importación de motocicletas | | 103.946,46 |
| | Gastos y costos administrativos | | 28.942,40 |
| | **TOTAL MENSUAL** | | 11.074,07 |
| | **PROYECTADO 12 MESES** | | 132.888,86 |
| | **TOTAL CAPITAL DE TRABAJO** | | **132.888,86** |

**DIFERIDOS**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Sowfare Contable Fenix | | 1.200,00 |
| 1 | Licencia y certificado para importaciòn | | 1.000,00 |
| | **TOTAL DIFERIDOS** | | **2.200,00** |
| | **INVERSION TOTAL** | | **137.788,86** |

## 3.4. Evaluación económica y financiera del proyecto

Se analizará la factibilidad de una importadora de motocicletas de origen chino en la cuidad de Esmeraldas, a través del uso de herramientas financieras con el objeto de obtener indicadores relevantes para la toma de decisiones de inversión y de puesta en marcha del proyecto. Se estableció los siguientes supuestos:

- El plan de negocio se analizará a un plazo de 10 años.
- Este se desarrollará en la cuidad de Esmeraldas, donde funcionará el área administrativa y ventas.
- En la estructura del capital, los accionistas aportarán con $37.788,86 que representa 27,40% por otra parte, a través de capital ajeno con $100.000 que representa 72,60% de la inversión total. (Ver anexo C1)
- El costo promedio ponderado del proyecto es de 8,64%.
- Para obtener el capital ajeno, se hará un préstamo con la Corporación Financiera Nacional a un plazo de 7 años con 3 años de gracia, tasa de interés 9,98%. (Ver anexo C2)
- Los precios de las motocicletas tanto para la compra, como para la venta aumentarán un 2% por factores externos como la inflación.
- Se estableció un margen de contribución del 35% para todos los modelos de motocicletas.

| | |
|---|---|
| COSTO UNITARIO | **$1.332,65** |
| GARANTIA (2,00%) | **$26,65** |
| COSTO NUEVO | **$1.359,30** |
| MARGEN DE CONTRIBUCIÓN(35%) | **$475,75** |
| PRECIO DE VENTA | **$1.835,05** |

- El estudio de mercado indicó que existe un porcentaje de demanda insatisfecha de motocicletas, por lo tanto, se espera en el primer año partir con la importación y venta de 78 motocicletas, que irá incrementando en un 30% hasta llegar al quinto año, desde el

sexto año las ventas serán constantes al ser una empresa que ya se encuentra posicionada en el mercado.

- Para el análisis financiera se utiliza como moneda base al dólar americano.
- Las depreciaciones de los activos fijos se efectuarán por el método de línea recta, con una vida útil de acuerdo a lo estipulado por la ley. (Ver anexo C4)
- Los gastos de operación se aumentarán un 3% por cada año, debido a que se espera un crecimiento de la empresa.

El punto de equilibrio de la empresa se ha calculado en dólares y en unidades, en el primer año para poder cubrir todos los costos y gastos del proyecto se deberá vender al menos 61 motocicletas, o, dicho de otra manera, la importadora debe percibir por lo menos ingresos de $ 111.634,97.

## PUNTO DE EQUILIBRIO

| **COSTOS FIJOS** | **AÑO 1** | **AÑO 2** | **AÑO 3** | **AÑO 4** | **AÑO 5** |
|---|---|---|---|---|---|
| REMUNERACIÓN | 28.082,40 | 29.486,52 | 30.960,85 | 32.508,89 | 34.134,33 |
| SERVICIOS BASICOS | 350,00 | 360,50 | 371,32 | 382,45 | 393,93 |
| INTERNET | 150,00 | 154,50 | 159,14 | 163,91 | 168,83 |
| OTROS | 360,00 | 371,20 | 383,02 | 395,52 | 422,79 |
| **TOTAL COSTOS FIJOS** | **28.942,40** | **30.372,72** | **31.874,32** | **33.450,78** | **35.119,88** |
| **VENTAS** | **143.134,28** | **189.047,35** | **250.104,02** | **331.053,72** | **438.977,24** |
| **COSTOS VARIABLES** | | | | | |
| COSTO MOTOCICLETA | 106.025,39 | 137.289,29 | 178.068,28 | 231.080,98 | 300.405,27 |
| **TOTAL COSTOS VARIABLES** | **106.025,39** | **137.289,29** | **178.068,28** | **231.080,98** | **300.405,27** |
| **MARGEN DE CONTRIBUCIÓN** | **37.108,89** | **51.758,06** | **72.035,74** | **99.972,75** | **138.571,97** |

$$\text{PUNTO DE EQUILIBRIO EN DINERO} = \frac{\text{COSTOS FIJOS}}{\frac{\text{MARGEN DE CONTRIBUCIÓN}}{\text{PRECIO DE VENTA}}}$$

| **PUNTO DE EQUILIBRIO** | **111.634,97** | **110.936,96** | **110.665,84** | **110.770,23** | **111.255,02** |
|---|---|---|---|---|---|

$$\text{PUNTO DE EQUILIBRIO EN UNIDADES} = \frac{\text{COSTOS FIJOS}}{\text{MARGEN DE CONTRIBUCIÓN}}$$

| **PUNTO DE EQUILIBRIO** | **61** MOTOS | **59** MOTOS | **58** MOTOS | **57** MOTOS | **56** MOTOS |
|---|---|---|---|---|---|

| | INVERSIÓN | AÑO 1 | AÑO 2 | AÑO 3 | AÑO 4 | AÑO 5 | AÑO 6 | AÑO 7 | AÑO 8 | AÑO 9 | AÑO 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| UTILIDAD NETA | | -$ 1.661,35 | $ 7.662,63 | $ 20.111,17 | $ 38.595,64 | $ 64.296,84 | $ 70.272,26 | $ 76.414,18 | $ 82.730,91 | $ 87.574,70 | $ 92.475,43 |
| MÁS DEPRECIACIÓN | | $ 1.594,50 | $ 1.594,50 | $ 1.594,50 | $ 75,00 | $ 75,00 | $ 75,00 | $ 75,00 | $ 75,00 | $ 75,00 | $ 75,00 |
| MENOS (PAGO CAPITAL) | | $ 0,00 | $ 0,00 | $ 0,00 | $ 22.115,71 | $ 23.936,57 | $ 25.907,34 | $ 28.040,38 | | | |
| INVERSIÓN | -$ 137.788,86 | | | | | | | | | | |
| **FLUJO NETO** | **-137.788,86** | **-66,85** | **9.257,13** | **21.705,67** | **16.554,94** | **40.435,28** | **44.439,91** | **48.448,80** | **82.805,91** | **87.649,70** | **92.550,43** |

La tasa interna de retorno de un proyecto de inversión es una herramienta que genera un valor cuantitativo mediante el cual indica si el negocio es viable o no, además permite comparar entre otras alternativas de inversión. Este proyecto arrojó una TIR de 17,92% lo que indica a los inversionistas que es un proyecto viable, al dar la posibilidad de invertir con una rentabilidad superior a la tasa pasiva que ofrece una institución financiera.

El valor actual neto es uno de los métodos básicos que toma en cuenta la importancia de los flujos de efectivo en función del tiempo. Consiste en encontrar la diferencia entre el valor actualizado de los flujos de beneficio y el valor, también actualizado de las inversiones y otros egresos de efectivo. El VAN que muestra la empresa es de $96.036,51 al ser un valor positivo indica que el valor actualizado de los cobro y pagos futuros de la inversión, con una tasa de descuento genera beneficios.

El periodo de recuperación del proyecto es de 6 años, 1 mes y 10 días; es decir en ese tiempo se podrá recuperar el dinero invertido.

| TIEMPO | FLUJO | PERÍODO | INVERSIÓN |
|---|---|---|---|
| | EFECTIVO | RECUPERACIÓN | -137.788,86 |
| AÑO 1 | -66,85 | **-137.855,71** | |
| AÑO 2 | 9.257,13 | -128.598,58 | |
| AÑO 3 | 21.705,67 | -106.892,91 | |
| AÑO 4 | 16.554,94 | -90.337,97 | |
| AÑO 5 | 40.435,28 | -49.902,70 | |
| AÑO 6 | 44.439,91 | -5.462,78 | |
| AÑO 7 | 48.448,80 | 42.986,02 | |
| AÑO 8 | 82.805,91 | 125.791,92 | |
| AÑO 9 | 87.649,70 | 213.441,62 | |
| AÑO 10 | 92.550,43 | 305.992,06 | |

| | |
|---|---|
| 6 | AÑOS |
| 1 | MES |
| 11 | DIAS |

# CAPÍTULO IV

# 4. DISCUSIÓN

El presente estudio realizado permitió analizar los aspectos de mercado, económicos y financieros necesarios para la importación de motocicletas chinas en la cuidad de Esmeraldas. Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), la demanda y oferta de motocicletas en el Ecuador es creciente y se puede constatar a través de la base histórica de importaciones de motocicleas de la SENAE, que refleja en el mes de octubre desde del periodo 2013-2018, se reportó un crecimiento del 85% en las importaciones de motos. Adicionalmente Arias (2012) menciona que la proyección del crecimiento del mercado de motocicletas es muy alentadora debido a que el panorama refleja que la población estaría dispuesta a adquirir medios de transporte alternativos de fácil uso.

Por otra parte, Benalcázar (2008) indica que, en las estadísticas de ventas de las comercializadoras, el mayor mercado de motocicletas en el país está concentrado en la costa ecuatoriana, siendo el primer mercado, los poblados pequeños cercanos a Santo Domingo de los Tsáchilas, seguido de Milagro, Esmeraldas, entre otros. Además, la Agencia Nacional de Tránsito dio conocer que en la provincia de Esmeraldas hasta el año 2016 la matriculación de motocicletas fue superior a la de los carros.

En el Ecuador actualmente existen 36 importadoras de motocicletas, ninguna de ellas se encuentra ubicada en la ciudad de Esmeraldas, por lo tanto, nace la siguiente interrogante:
¿Por qué no existe una importadora de motocicletas en la cuidad de Esmeraldas?, siendo una provincia con alta demanda de motocicletas, contando con un puerto comercial ubicado en una zona geográfica estratégica y con atributos que permiten e incentivan a realizar negocios a nivel mundial.

Probablemente el valor de la inversión total, la aplicación de sobretasas arancelarias de hasta 45% a importaciones especialmente de bienes de consumo, o simplemente problemas burocráticos, en donde los monopolios y dueños de grandes dádivas solicitan que el comercio exterior del Ecuador se rija en torno a uno o máximo dos puertos comerciales, ya que existe el temor de que el puerto de Esmeraldas al contar con dichos atributos, despuntara de manera asombrosa al compararlo con los demás.

Lo cierto es, que la cuidad de Esmeraldas tiene un puerto con una situación geográfica estratégica, porque es el puerto ecuatoriano más cercano al Canal de Panamá, adicionalmente, Autoridad Portuaria de Esmeraldas señala que al ser un puerto multipropósito, sus instalaciones facilitan el acceso de todo tipo de embarcaciones, garantizando una fácil maniobra de los buques y las operaciones de carga, descarga y avituallamiento, así como condiciones apropiadas de seguridad y movilidad para la llegada de cruceros y turistas.

La motocicleta esencialmente se creó como un medio transporte para las personas, el uso que le da cada persona dependerá de ella, de acuerdo a la necesidad que busca satisfacer. Una de las variables de esta investigación es la demanda y su estudio es de gran importancia ya que nos permitió obtener información actualizada, relevante, exacta y confiable del mercado donde se va a desenvolver en este caso la importadora; Benalcázar (2008) desarrolló un estudio, en donde se encuestó a 397 personas, dando como resultado que la mayoría, están interesados en adquirir una motocicleta; además Quinde (2016), elaboró un estudio de factibilidad para la instalación de una planta de ensamblaje de motocicletas con partes y piezas (CKD) importadas de China, uno de los resultados de las encuestas reflejó que más del 60% de personas, si han pensado en algún momento en comprar una motocicleta. Al comparar el presente estudio con los dos anteriores se observa resultados similares, en torno a que la mayor parte de encuestados, si estarían dispuestos a comprar una motocicleta.

Al estudiar el mercado se busca, por un lado, conocer la cantidad demandada de un bien o servicio y esto dependerá de varios factores, entre los más importantes tenemos: el precio del bien o servicio, el nivel de ingreso, así como también los gustos y preferencias de los consumidores.

Ulloa & Quinde (2016) al preguntar a los encuestados acerca de cual factor es el más importante que incentiva a comprar una motocicleta, indicaron que el precio es la principal razón por la que las personas se inclinan por una motocicleta, estos resultados contrastan con el estudio de Arias (2012) en donde se concluyó que la mayoria de encuestados consideran que el atributo más importante al momento de adquirir una motocicleta es la calidad.

El bajo costo de la motocicleta en comparación a un coche, la convierte en un producto más accesible al momento de elegir un medio de transporte; ademàs la calidad se

convierte en una cualidad inherente del bien o servicio, que le permite ser comparado y poder sobresalir, se considera que tanto el precio, como la calidad del mismo se convierten en factores preponderantes al momento de realizar la compra.

Las empresas prefieren este tipo de transporte debido a la reducción de tiempo, fácil parqueo y ágil circulación en las calles de la ciudad que este les brindaría a sus delegados para sus funciones de correspondencia, trámites, mensajería, entre otros. Martínez (2010) desarrolló un estudio de factibilidad para la creación de una empresa importadora, distribuidora y comercializadora de motocicletas en la cuidad de Bogotá, los resultados indicaron que el mercado de Bogotá ofrece altas posibilidades de éxito para el proyecto, al tener alta demanda de servicios a domicilio da la oportunidad de contar con empleo, en donde es necesaria la utilización de una motocicleta. En Ecuador Ulloa & Quinde (2016) elaboraron un proyecto de factibilidad para la instalación de una planta ensambladora de motocicletas en la ciudad de Guayaquil, según el asesor de ventas de la concesionaria Indumot, la mayoría de los clientes llegan en busca de una motocicleta para trabajar, más en el área de mensajería o transporte de alimentos, esta afirmación se puede comprobar a través de los resultados arrojados por los encuestados que indicaron que la principal razón por la cual comprarían una motocicleta seria para trabajo. Por otra parte, uno de los resultados obtenidos por este estudio señaló que la mayoría de los encuestados utilizarán a la motocicleta para trabajo, para funciones de correspondencia, trámites, mensajería o como medio de transporte público.

# CAPÍTULO V

# 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

## 5.1. CONCLUSIONES

- El alcance del crecimiento del mercado de motocicletas es muy alentador debido a que el panorama refleja que la población dispuesta a adquirir medios de transporte alternativos va creciendo. Existe una gran cantidad de oferentes de motocicletas en la cuidad de Esmeraldas, la mayoría son cadenas comerciales, debido a que se crean barreras de ingreso para nuevos competidores como los microempresarios, la barrera más sobresaliente que existe es la económica.

- El proyecto reflejó una demanda potencial interesante expresada en las encuestas, en donde más de 299 hombres que representan el 76% del total de la muestra, estarían dispuestos adquirir una motocicleta, estos datos se encuentran ligada con el porcentaje de la población que no cuenta con los recursos económicos necesarios para optar por medios de transporte convencionales más costosos, como los autos y que además prefieren elegir una motocicleta para su movilidad por las características y cualidades de la misma, por lo tanto, se convierte en una oportunidad de negocio para que las empresas vendan sus productos con la finalidad de incrementar el desempeño y captación de clientes en el mercado.

- Los costos que implica la importación de 78 motocicletas chinas al Ecuador es de $103.946,46 en donde encierra el flete y seguro de la mercadería, costos arancelarios y costos logísticos.

- La inversión inicial total requerida para este proyecto es de $137.788,86 que comprende la inversión fija, el capital de trabajo provisionado para un año y los gastos de constitución.

- Los indicadores financieros aplicados reflejaron que el proyecto es bastante viable y de alta rentabilidad, el valor actual neto es de $96.036,51 al ser un valor positivo indica que genera beneficios, además arrojó una TIR de 17,92% lo que indica a los inversionistas la viabilidad de la empresa y al ser una tasa alta se vuelve atractiva para ellos; por otra parte, el periodo de recuperación de la inversión es de 6 años, 1 mes y 10 días.

## 5.2. RECOMENDACIONES

- Es necesario realizar otros proyectos de factibilidad en torno al comercio exterior vía marítima en la cuidad de Esmeraldas, con el objetivo de buscar el desarrollo integral de la ciudad, y de esta manera crear más fuentes de empleo y dinamizar la economía.

- A pesar de las barreras de entrada que existen en este proyecto, se recomienda llevar a cabo la importación de motocicletas de origen chino, ya que las proyecciones financieras indican que el negocio es viable y rentable, además generará un impacto social positivo para la cuidad de Esmeraldas.

- El análisis financiero de un proyecto no asegura en un 100% el éxito de una empresa, por lo tanto, es preciso recomendar la elaboración de un plan de contingencia que ayudará a estar preparados para cualquier vicisitud y tratar de anticiparse a cualquier cambio en el mercado.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS


Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2018). *Mercado automotriz en cifras.* Recuperado de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/boletin%2019%20espanol%20resumido.pdf

Sojo, F. (27 de Junio de 2017). Las motos y sus usos. *Diario Extra.* Recuperado de http://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/336155/las-motos--y-sus-usos

Medina, J. (10 de Mayo de 2013). Comprar una moto es más fácil. *Diario el Comercio.* Recuperado de https://www.elcomercio.com/deportes/comprar-moto-mas-facil.html

Baca, G. (Sexta edición). (2010). *Evaluación de Proyectos*. México, México D.F: Mc Graw Hill Interamericana Editores.

Baena, D. (Segunda edición). (2014). *Análisis financiero-Enfoque y proyecciones.* Colombia, Bogotá: Ecoe ediciones.

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2017). *Para Importar*. Recuperado de https://www.aduana.gob.ec/para-importar/

Romero A. (2014). *Logística y seguros-Contrato de transporte: FOB, CIF/CFR, FOT y FCA*. Recuperado de http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Contrato-de-transporte-FOB-CIF-CFR-FOT-y-FCA/

Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.* Recuperado de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_may_2015_COPCI.pdf

Lombada, J., Rozas, S., Corredor, C., Silva, H., Castellanos, A., & González, J. (Segunda edición). (2011). *Negocios Internacionales.* Colombia, Barranquilla: Universidad del Norte.

Mercado, S. (Tercera edición). (1996). *Comercio Internacional*. México, México D. F: Noriega Editores.

Romero, A. (2014). *Identifique los valores CIF y FOB en transacciones comerciales*. Recuperado de https://www.agenciaromero.cl/noticias/2014/04/28/identifique-los-valores-cif-y-fob-en-transacciones-comerciales/

Benalcázar, F. (2008). *Negocio de importación y comercialización de motocicletas Chinas en la provincia de Imbabura* (tesis de pregrado). Universidad de las Américas, Quito, Ecuador.

Martínez, D. (2010). *Creación de una empresa importadora, distribuidora y comercializadora de motos* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.

Arias, V. (2012). *Plan de negocios para una empresa manufacturera emsambladora de motocicletas en la cuidad de Quito* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito, Ecuador.

Ulloa, C., & Quinde, D. (2016*). Proyecto de factibilidad Económico y Financiero para la instalación de una planta ensambladora de motocicletas (CKD) en la ciudad de Guayaquil* (tesis de pregrado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

Alvarez, L., & Cuadros, L. (2011). Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano. *Scielo, 43*(169), 22-28. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0301-70362012000200006

Martínez, J. (2017). *Importación de motocicletas eléctricas desde China* (tesis de pregrado). Universidad de las Américas, Quito, Ecuador.

# ANEXOS

Anexo Nº 1

FINANCIAMIENTO

| FUENTES | CANTIDAD | % | COSTO CAPITAL | C P P |
|---|---|---|---|---|
| **Capital propio** | $ 37.788,86 | 27,4% | 5,10% | 1,399% |
| **Capital ajeno** | $ 100.000,00 | 72,6% | 9,98% | 7,243% |
| | $ 137.788,86 | 100% | | 8,64% |

Anexo Nº 2

TABLA DE AMORTIZACIÓN

| TOTAL | 146096,16 | 100000,00 | 46096,16 | |
|---|---|---|---|---|
| Meses | Cuota | Amortización | Intereses | Deuda |
| 0 | -100000,00 | | | 100000,00 |
| 1 | 8233,33 | 0,00 | 8233,33 | 100000,00 |
| 2 | 8233,33 | 0,00 | 8233,33 | 100000,00 |
| 3 | 8233,33 | 0,00 | 8233,33 | 100000,00 |
| 4 | 30349,04 | 22115,71 | 8233,33 | 77884,29 |
| 5 | 30349,04 | 23936,57 | 6412,47 | 53947,73 |
| 6 | 30349,04 | 25907,34 | 4441,70 | 28040,38 |
| 7 | 30349,04 | 28040,38 | 2308,66 | 0,00 |

Anexo Nº 3
DEPRECIACIÓN DE ACTIVOS FIJOS

| CANT. | DETALLE DEL BIEN | VALOR DE COMPRA | % DE DEPREC. | DEPREC. ANUAL | VIDA ÚTIL | DEPREC. AÑO 1 | DEPREC. AÑO 2 | DEPREC. AÑO 3 | DEPREC. AÑO 4 | DEPREC. AÑO 5 | VALOR RESCATE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **MUEBLES Y EQUIPOS DE OFICINA** | | | | | | | | | | |
| 2 | Escritorio Ejecutivo grande | 360,00 | 10% | 36,00 | 10 | 36,00 | 36,00 | 36,00 | 36,00 | 36,00 | 180 |
| 2 | Sillón Ejecutivo | 140,00 | 10% | 14,00 | 10 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 70 |
| 1 | Archivador de 4 Gavetas | 140,00 | 10% | 14,00 | 10 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 70 |
| 1 | Telefono fijo Panasonic | 110,00 | 10% | 11,00 | 10 | 11,00 | 11,00 | 11,00 | 11,00 | 11,00 | 55 |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | **75,00** | **75,00** | **75,00** | **75,00** | **75,00** | **375,00** |
| | **EQUIPO DE COMPUTO** | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 2 | Laptop HP 240 G5 | 1.600,00 | 33% | 528,00 | 3 | 528,00 | 528,00 | 528,00 | | | |
| 1 | Impresora Epson L350 | 350,00 | 33% | 115,50 | 3 | 115,50 | 115,50 | 115,50 | | | |
| | | | | 75,00 | | | | | | | |
| | **TOTAL DEPRECIACIÓN** | **2.700,00** | | | | **793,50** | **793,50** | **793,50** | **-** | **-** | |

AMORTIZACIÓN DE ACTIVOS INTANGIBLES

| CANT. | DETALLE DEL BIEN | VALOR DE COMPRA | % DE DEPREC. | DEPREC. ANUAL | VIDA ÚTIL | DEPREC. AÑO 1 | DEPREC. AÑO 2 | DEPREC. AÑO 3 | DEPREC. AÑO 4 | DEPREC. AÑO 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | |
| 1 | Sowfare Contable Fenix | 1.200,00 | 33% | 396,00 | 3 | 396,00 | 396,00 | 396,00 | | |
| 1 | Licencia y certificado para importaciòn | 1.000,00 | 33% | 330,00 | 3 | 330,00 | 330,00 | 330,00 | | |
| | | | | | | | | | | |
| | **TOTAL AMORTIZACION** | **2.200,00** | | | | **726,00** | **726,00** | **726,00** | **-** | **-** |

Anexo Nº 4
REMUNERACIONES PERSONAL ADMINISTRATIVO

| N° DE PERSONAL | CARGO | MENSUAL NOMINAL | ANUAL NOMINAL | DECIMO TERCERO | DECIMO CUARTO | APORTE PATRONAL | VACACIONES | FONDO DE RESERVA | TOTAL ANUAL | TOTAL MENSUAL | TOTAL RUBROS ANUALES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **PERSONAL ADMINISTRATIVO** | | | | | | | | | | |
| 1 | Jefe de importacion | 700,00 | 8.400,00 | 700,00 | 386,00 | 1020,60 | 350 | 0,00 | 10.856,60 | 904,72 | 10.856,60 |
| 1 | Jefe de Cartera | 700,00 | 8.400,00 | 700,00 | 386,00 | 1020,60 | 350 | 0,00 | 10.856,60 | 904,72 | 10.856,60 |
| 1 | Agente Vendedor | 400,00 | 4.800,00 | 400,00 | 386,00 | 583,20 | 200 | 0,00 | 6.369,20 | 530,77 | 6.369,20 |
| | | | | | | | | | | | |
| | **TOTAL REMUNERACIONES** | | **21.600,00** | **1.800,00** | **1.158,00** | **2.624,40** | **900,00** | **0,00** | **28.082,40** | **2.340,20** | **28.082,40** |

Anexo Nº 5

ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS PROYECTADO

| **INGRESOS DE OPERACIÓN** | **AÑO 1** | **AÑO 2** | **AÑO 3** | **AÑO 4** | **AÑO 5** | **AÑO 6** | **AÑO 7** | **AÑO 8** | **AÑO 9** | **AÑO 10** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INGRESOS POR VENTAS | 143.134,28 | 189.047,35 | 250.104,02 | 331.053,72 | 438.977,24 | 447.756,78 | 456.711,92 | 465.846,16 | 475.163,08 | 484.666,34 |
| COSTO DE VENTA | 106.025,39 | 137.289,29 | 178.068,28 | 231.080,98 | 300.405,27 | 300.405,27 | 300.405,27 | 300.405,27 | 300.405,27 | 300.405,27 |
| **MARGEN DE CONTRIBUCION** | **37.108,89** | **51.758,06** | **72.035,74** | **99.972,75** | **138.571,97** | **147.351,51** | **156.306,65** | **165.440,89** | **174.757,81** | **184.261,07** |
| **GASTOS DE OPERACIÓN** | | | | | | | | | | |
| OPERACIÓN | 500,00 | 515,00 | 530,45 | 546,36 | 562,75 | 579,64 | 597,03 | 614,94 | 633,39 | 652,39 |
| GASTOS ADMINIST. Y OPERC. | 28.442,40 | 29.857,72 | 31.343,87 | 32.904,41 | 34.543,09 | 36.263,84 | 38.070,79 | 39.968,29 | 41.960,89 | 44.053,40 |
| GASTOS DE INTERES | 8.233,33 | 8.233,33 | 8.233,33 | 8.233,33 | 6.412,47 | 4.441,70 | 2.308,66 | | | |
| GASTOS DE DEPRECIACION | 1.594,50 | 1.594,50 | 1.594,50 | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 | 75,00 |
| **TOTAL GASTOS** | **38.770,23** | **40.200,55** | **41.702,15** | **41.759,11** | **41.593,32** | **41.360,17** | **41.051,47** | **40.658,22** | **42.669,27** | **44.780,78** |
| **Utilidad antes del 15%** | **-1.661,35** | **11.557,51** | **30.333,59** | **58.213,64** | **96.978,65** | **105.991,34** | **115.255,17** | **124.782,67** | **132.088,54** | **139.480,29** |
| 15% Trabajadores | | 1.733,63 | 4.550,04 | 8.732,05 | 14.546,80 | 15.898,70 | 17.288,28 | 18.717,40 | 19.813,28 | 20.922,04 |
| Utilidad antes de impuestos | | **9.823,88** | **25.783,55** | **49.481,59** | **82.431,85** | **90.092,64** | **97.966,90** | **106.065,27** | **112.275,26** | **118.558,25** |
| 22% impuesto a la renta | | 2.161,25 | 5.672,38 | 10.885,95 | 18.135,01 | 19.820,38 | 21.552,72 | 23.334,36 | 24.700,56 | 26.082,81 |
| Utilidad después de impuesto | | **7.662,63** | **20.111,17** | **38.595,64** | **64.296,84** | **70.272,26** | **76.414,18** | **82.730,91** | **87.574,70** | **92.475,43** |
| **UTILIDAD NETA** | **-1.661,35** | **7.662,63** | **20.111,17** | **38.595,64** | **64.296,84** | **70.272,26** | **76.414,18** | **82.730,91** | **87.574,70** | **92.475,43** |