



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE CUENCA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE LA EMPRESA PROIMSA
DURANTE EL PERÍODO 2019-2023**

Trabajo de titulación previo a la obtención del
título de Licenciado en Administración de Empresas

AUTORES: LUIS DAVID PICÓN BACULIMA
NORMA ISABEL TACURI SUMBA
TUTOR: ING ADRIÁN ESTEBAN NARVÁEZ PACHECO

Cuenca - Ecuador
2024

CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Nosotros, Luis David Picón Baculima con documento de identificación N° 0106614688 y Norma Isabel Tacuri Sumba con documento de identificación N° 0150981447; manifestamos que:

Somos los autores y responsables del presente trabajo; y, autorizamos a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

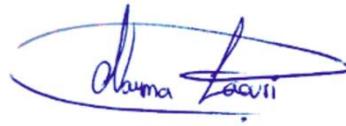
Cuenca, 1 de julio del 2024

Atentamente,



Luis David Picón Baculima

0106614688



Norma Isabel Tacuri Sumba

0150981447

CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Nosotros, Luis David Picón Baculima con documento de identificación N° 0106614688 y Norma Isabel Tacuri Sumba con documento de identificación N° 0150981447, expresamos nuestra voluntad y por medio del presente documento cedemos a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que somos autores del Análisis de caso: “Análisis del proceso de importación de la empresa Proimsa durante el período 2019-2023”, el cual ha sido desarrollado para optar por el título de: Licenciado en Administración de Empresas, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En concordancia con lo manifestado, suscribimos este documento en el momento que hacemos la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Cuenca, 1 de julio del 2024

Atentamente,

Luis David Picón Baculima

0106614688

Norma Isabel Tacuri Sumba

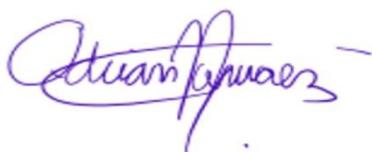
0150981447

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Adrián Esteban Narvárez Pacheco con documento de identificación N° 0102964566, docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE LA EMPRESA PROIMSA DURANTE EL PERÍODO 2019-2023, realizado por Luis David Picón Baculima con documento de identificación N° 0106614688 y por Norma Isabel Tacuri Sumba con documento de identificación N° 0150981447, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción Análisis de caso que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Cuenca, 1 de julio del 2024

Atentamente,



Ing. Adrián Esteban Narvárez Pacheco

0102964566

DEDICATORIA

Primeramente, doy gracias a Dios por ser mi luz, guía y camino para lograr todas mis metas personales y académicas que he tenido a lo largo de mi vida.

Agradezco infinitamente a mis papitos Luis Alberto y Laura Beatriz por brindarme siempre su cariño, su amor y las múltiples enseñanzas que me han convertido en una persona honrada, capaz de lograr sus metas, defenderse en el mundo y no rendirse jamás. Gracias a ellos nuestra familia siempre ha sido unida y hemos luchado juntos contra los momentos más duros y difíciles que se nos han presentado.

A mi hermano Juan a quien siempre he admirado y ha sido un modelo a seguir. Gracias por todo tu apoyo en este camino llamado vida.

A mi hermano Mauricio y mi cuñada Paola por darme la oportunidad de trabajar junto a ellos y siempre brindarme su apoyo y motivación para desarrollarme en la vida profesional y personal.

A mi sobrino Martín, quiero que sepas que siempre estaré orgulloso de ti y espero verte cumplir tus propios sueños y metas con la pasión y determinación que te caracteriza.

Luis David Picon Baculima

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación, en primer lugar, a Dios, por guiarme y brindarme la fortaleza necesaria para culminar esta etapa.

A mi madre Norma (+), a quien nunca tuve la dicha de conocer en persona, pero cuyo espíritu de amor y fortaleza me acompaña a lo largo de mi vida. Sé que desde el cielo me ha guiado y motivado a perseguir mis sueños. A mi padre Hugo, quien a pesar de la distancia siempre estuvo presente con sus consejos y aliento.

A mis amados abuelitos, María e Hipólito, por su apoyo incondicional y los enormes sacrificios que han hecho por mí a lo largo de mi vida. Son mi mayor inspiración y el motor que me impulsa a seguir adelante. Gracias por ser mi fuerza y mi inspiración.

A mis tíos Joffre y Nelly, quienes con su inmenso cariño y dedicación han ejercido el rol de padres durante todo este tiempo. Gracias por acompañarme en cada momento, por creer en mí y por alentarme a ser mejor persona cada día. Su apoyo ha sido incondicional para llegar hasta aquí.

A mis primos Christian y Jenifer, compañeros de vida y confidentes. Gracias por llenar de alegrías y risas cada etapa de este recorrido.

Y a mi pequeño Isaías, por ser la luz que ilumina mis días y la razón que me impulsa a seguir adelante. Gracias por tu inocente sonrisa, que me inspira a ser mejor cada día.

Norma Isabel Tacuri Sumba

RESUMEN

El presente estudio de caso tiene como objetivo analizar detalladamente el proceso de importación de la empresa Proimsa y los costos de importación generados durante el periodo 2019-2023. Para esta investigación se utilizó un enfoque mixto con recolección de datos mediante entrevistas a los responsables del proceso de importación. Los resultados se presentan en tablas e ilustraciones que permiten identificar puntos críticos a través de un diagrama de flujo y una ficha del proceso. Dentro del proceso, el flete marítimo es uno de los factores que ha afectado significativamente el costo de importación.

Palabras clave: Importación, costos de importación, empresa logística, maquinaria agrícola, bienes de capital

ABSTRACT

The aim of this case study is to analyze the import process of Proimsa and the import costs generated during the 2019-2023 period. A mixed approach was used in this research, data was collected through interviews with those responsible for the import process. The results are presented in tables and illustrations in order to identify critical points through a flow diagram and a process sheet. Within the process, maritime freight is one of the factors that has significantly affected the import cost.

Keywords: Import, import costs, logistics company, agricultural machinery, capital goods

INDICE DE CONTENIDO

CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	1
CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA.....	3
CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
DEDICATORIA	5
DEDICATORIA	6
RESUMEN.....	7
ABSTRACT	8
1. Descripción del Problema	11
2. Antecedentes	16
3. Importancia y alcances	17
4. Delimitación	18
4.1. Delimitación del contenido	18
4.2. Delimitación temporal	18
4.3. Delimitación geográfica (espacial)	18
5. Objetivos general y específico	19
5.4. Objetivo General	19
5.5. Objetivos Específicos.....	19
6. Fundamento Teórico.....	19
6.1. Referentes Teóricos.....	19
6.2. Referentes Conceptuales	20
7. Metodología	25
8. Análisis de resultados.....	27

8.1.	Resultado de la entrevista	27
8.2.	Diagrama de flujo del proceso de importación	32
8.3.	Ficha del proceso de importación	36
8.4.	Costos de importación.....	47
9.	Presentación de hallazgos.....	50
9.1.	Análisis del número de importaciones y número de contenedores gestionados por la empresa Proimsa	50
9.2.	Análisis del resumen de costos incurridos durante el proceso de importación	51
9.2.1.	Costo FOB	51
9.2.2.	Costo de flete marítimo	52
9.2.3.	Costo prima de seguro	53
9.2.4.	Impuestos y aranceles	54
9.2.5.	Costos variables	55
9.2.6.	Impuesto salida de divisas (ISD)	56
9.2.7.	Costos fijos	57
9.2.8.	Costo total de importación.....	58
9.3.	Impacto de la contratación de los servicios de una empresa logística para la consolidación de mercancías en China	59
9.3.1.	Comparación de costos de importación original vs costos de importación + servicio de consolidación de mercancía.....	61
10.	Conclusiones.....	63
11.	Bibliografía	65
12.	Apéndice/Anexos.....	70

1. Descripción del Problema

Las importaciones son una parte fundamental para la economía ecuatoriana ya que el país depende de ellas para satisfacer la demanda de bienes y/o servicios que no se producen o se ofrecen nacionalmente. Además, representa una fuente de diversificación en la oferta de productos en el mercado, permitiendo a los consumidores tener mayores opciones de precios y calidad. Las empresas pueden mejorar su productividad y eficiencia al adquirir bienes de capital de mejor tecnología, lo que contribuye al crecimiento y desarrollo económico del país.

En el año 2023 las principales importaciones de Ecuador fueron:

Tabla 1

Principales importaciones de Ecuador

RK	Uso/Destino Económico	(Millones USD)
1	Materias primas industriales	2952
2	Combustibles y lubricantes	2922
3	Bienes de Capital Industrial	1774
4	Bienes de consumo no duraderos	1485
5	Materias primas agrícolas	1091
6	Bienes de consumo duraderos	1028
7	Bienes de capital equipos de transporte	739
8	Materias primas materiales de construcción	290
9	Tráfico postal y correos rápidos	153
10	Bienes de capital agrícolas	68

Nota. La tabla muestra el ranking de las principales importaciones del Ecuador.

Elaborado por los autores en base a información de la revista Ekos (2023).

De acuerdo al informe de resultados de comercio exterior, (Aguirre et al., 2023) indica que “para el tercer trimestre del 2023 las importaciones presentaron un crecimiento del 8,8% en relación con el trimestre anterior. Sin embargo, se observa una reducción del 3,1% en comparación con el mismo período de 2022” (p.4), lo que coloca a la situación actual de importaciones con una tendencia a la baja. En cuanto a la balanza comercial para el tercer trimestre del 2023, se tenía un superávit en la balanza comercial petrolera

y, por el contrario, un déficit en la no petrolera, generando así una balanza comercial total superavitaria.

Las importaciones generan ingresos para el estado a través de los aranceles, Montoya-Barreiros (2022) menciona que “un arancel es un impuesto establecido por un país sobre un bien que pretende ser importado o exportado para que pueda cruzar su frontera y puede aplicarse a las importaciones, las exportaciones o los bienes en tránsito”. El arancel tiene la finalidad de recaudar fondos además de proteger la industria nacional. Los aranceles en Ecuador han experimentado cambios a partir del año 2021 debido a una nueva reforma arancelaria en la hubo una reducción y eliminación para ciertas materias primas y bienes de capital, incluyendo materia prima y maquinaria para la agricultura, lo que podría beneficiar tanto al sector productivo como agrícola del Ecuador. De igual manera Enríquez (2021) menciona que “la reforma arancelaria orientada a insumos, materias primas, bienes de capital y repuestos beneficia a la competitividad y a la productividad de nuestro país, porque reduce costos de producción de manera transversal”.

Por otro lado, los acuerdos comerciales tienen un rol importante en las importaciones. Para Ibarra - Viillalba (2022) el objetivo principal de un acuerdo comercial es “otorgar preferencias arancelarias y reducir las barreras comerciales no arancelarias entre dos o más países”. Ecuador mantiene varios acuerdos comerciales con diferentes países y bloques económicos lo que facilita el intercambio comercial, mejora la inversión, y fomenta la diversificación de productos importados.

Uno de los últimos acuerdos comerciales que firmó Ecuador es con China, un acuerdo que traerá beneficios tanto en importaciones como en exportaciones. El MIPRO (2023) menciona que “el 77% de las importaciones provenientes de China se centran en materias primas, insumos, bienes de capital y combustibles, elementos necesarios para la producción”.

En Ecuador se pueden realizar importaciones de dos formas, de carácter comercial o no comercial. Las importaciones no comerciales se realizan mediante los servicios de Courier, mientras que para realizar una importación comercial sea persona natural o jurídica el proceso para importar consta de las siguientes etapas:

Tabla 2*Etapas generales del proceso de importación en Ecuador*

Etapas	Proceso	Descripción
1	Constituirse legalmente como persona natural o jurídica	Un RUC es indispensable para todas las responsabilidades que se generaran en el proceso de importación.
2	Obtener certificado digital (Token)	Es un requerimiento exigido por el SENA, en donde el token o firma electrónica se usa para cumplir con los requerimientos aduaneros.
3	Registro en Ecuapass	Se debe registrar como importador en el sistema Ecuapass para realizar la tramitación correspondiente a la importación.
4	Conocer los tributos y las restricciones o prohibiciones de los productos a importar	Mediante la correcta clasificación arancelaria de la mercancía y a través del sistema Ecuapass o consultas de arancel, se puede conocer esta información.
5	Buscar proveedores	Se buscan proveedores de los productos de interés del importador.
6	Solicitar cotización	Permite conocer el precio, características técnicas del producto para una posterior aprobación o renegociación. Se puede solicitar muestras.
7	Definir compra y gestionar la logística	Se debe tener en cuenta el Incoterm con el que va a ser negociado, fechas de envío, forma de pago, acondicionamiento de mercancía y el volumen de la compra (cm3). Posteriormente se contrata el servicio de un agente de carga para la logística de envío.
8	Simulación de costos de importación	Previo a definir la compra es importante estimar el costo de importación para tener en cuenta los valores a pagar por transporte marítimo y terrestre, tributos, impuestos o tasas, seguro, servicios logísticos, servicios de nacionalización, etc.

Etapa	Proceso	Descripción
9	Recibir documentos	Para la legalización/nacionalización de la mercancía se debe contar con documentos de soporte originales como la factura comercial, documento de transporte (bill of lading), certificado de origen (cuando procede) y documentos que el SENA E considere necesarios.
10	Iniciar tramites en aduana para desaduanización de mercancías	Es necesario contar con un agente de aduana el cual debe estar acreditado por el SENA E. Se realiza la declaración aduanera de importación (DAI).
11	Aprobar el control aduanero por parte del SENA E	Se han cumplido el pago de tributos, impuestos y o tasas, y el aforo.
12	Retirar mercancía de puerto marítimo	Se contrata el servicio de transporte terrestre una vez autorizada su salida.
13	Transportar la mercancía hasta su destino final	El importador recibe su mercancía importada en sus instalaciones.

Nota. La tabla muestra el proceso general de importación en Ecuador. Elaborado por los autores en base a información del SENA E (s.f).

Una parte fundamental dentro del proceso de una importación es la logística, que abarca los procesos relacionados con el movimiento de bienes desde el país del vendedor hasta el país del comprador. Comprende todas las acciones y procesos esenciales para garantizar que las mercancías se desplacen eficientemente desde el país de origen hasta su destino final, en cuanto a las funciones de la logística de transporte, su eficacia depende de varios aspectos, como la determinación de rutas basada en la conveniencia entre la empresa y el cliente, así como el cumplimiento de los entornos normativos (Mujica,2023).

Por otra parte, los costos del proceso de importación están conformados por el precio original de compra en origen más todos los gastos adicionales de logística como flete internacional, seguro de transporte, impuestos, tasas, transporte interno, gastos de aduana, gastos administrativos, gastos locales por servicio portuario, almacenaje, manipulación, aforo; gastos que se generan para poner el producto importado desde el país de origen hasta el destino final. Estos costos pueden afectar significativamente la

rentabilidad de la empresa ya que de ello depende si puede aumentar o disminuir el precio final del producto.

Ecuador es un país que cuenta con suelos ricos y una diversidad productiva significativa, lo que beneficia al sector agrícola y a la economía nacional. Gran parte de la población económicamente activa está involucrada en actividades agropecuarias, especialmente en la agricultura familiar.

Según un estudio realizado por (Suárez-Ponce et al., 2022) han logrado identificar tres formas de agricultura en Ecuador iniciando con la agricultura consolidada o empresas agrícolas que está enfocada en la exportación de productos tradicionales y no tradicionales, ocupando el 52 % de la superficie agrícola en tierras fértiles, seguido de la agricultura en proceso de consolidación que está dirigida a los agronegocios nacionales, ocupa el 34,25 % de la superficie agrícola que también cuenta con tierras fértiles y finalmente la agricultura de subsistencia que representa el 12,9 % de la superficie agrícola y se encuentra en zonas rurales con poca tecnología y especialización.

La agricultura desempeña un papel vital en la economía y la cultura de Ecuador. En el primer trimestre de 2023, el Producto Interno Bruto (PIB) experimentó un crecimiento interanual del 0,7% en comparación con el mismo período del año anterior. Además, algunos sectores mostraron un desempeño positivo, siendo la Agricultura el que tuvo el menor crecimiento interanual, con un 2,7% (BCE, 2023).

El mercado agrícola es importante para la empresa porque los productos que importa y comercializa son destinados al uso y producción de diferentes actividades relacionadas a la agricultura, ganadería y pesca. Se considera a la actividad agrícola muy importante en Ecuador así lo afirma Ponce-Cevallos (2016) “el sector agropecuario es aún uno de los principales motores de la economía ecuatoriana” (p.31).

La maquinaria y equipos agrícolas benefician al agricultor y la tecnificación de sus diferentes actividades por lo que “la mecanización facilita y reduce el trabajo pesado, alivia la falta de mano de obra, mejora la productividad y oportunidad de las operaciones agrícolas, mejora el uso eficiente de los recursos, fortalece el acceso a mercados y contribuye a la mitigación de amenazas derivadas del clima. La mecanización sostenible considera aspectos del ámbito tecnológico, social, medioambiental y cultural para contribuir al desarrollo sostenible de los sectores agrario y alimentario” (FAO, s.f).

2. Antecedentes

Proimsa es una empresa que se dedica a la importación y comercialización de equipos y maquinaria para la agricultura, importa desde China productos como fumigadoras manuales, fumigadoras eléctricas, fumigadoras a combustión, desbrozadoras, bombas de agua, fertilizadoras, sembradoras manuales, motosierras, ahoyadores y otras herramientas para la pequeña y mediana agricultura. Lleva más de 15 años en el mercado ecuatoriano atendiendo a varias zonas del país y es propietaria de sus propias marcas, entre ellas Marelli, Toyomac y Koshima. Proimsa importa la maquinaria agrícola a través del Régimen 10.

El régimen 10 es un régimen aduanero por el cual los artículos traídos desde el extranjero o desde una zona especial de desarrollo económico, circulan libremente en el territorio aduanero, con el propósito de establecerse en el de forma definitiva, por supuesto después del pago correspondiente de derechos e impuestos a la importación (Lisintuña, 2019).

Las subpartidas de los principales productos importados por Proimsa son:

Tabla 3

Subpartidas arancelarias principales productos de importación Proimsa

SUBPARTIDA	DETALLE
8424823000	FUMIGADORA MANUAL DE MOCHILA
8424823000	FUMIGADORA DE MOCHILA DE MOTOR
8424909000	BOMBA DE FUMIGAR
8424829000	FUMIGADORA ESTACIONARIA DE MOTOR
8433199000	DESBROZADORA AGRICOLA
8202109000	MOTOSIERRA
8424909000	FERTILIZADORA MANUAL

Nota. La tabla muestra las principales subpartidas importadas por Proimsa en el año 2023. Elaborado por los autores en base a información de Proimsa.

Actualmente el proceso de importación de la empresa se lo realiza de la siguiente manera: *revisar ilustración 3, diagrama de flujo del proceso de importación, y la ficha del proceso de importación que se encuentra en el punto 8 “Análisis de resultados”.*

Donde el principal inconveniente detectado se da al momento de agrupar todas las mercancías que Proimsa adquiere de 10 proveedores distintos, ya que lo hace mediante su principal proveedor, con quien mantiene una relación comercial y de amistad desde hace varios años. Este proveedor ayuda a Proimsa receptando todas las mercancías de los distintos proveedores, consolida la mercancía y llena uno o varios contenedores de 40 pies que luego irá al puerto de embarque; las partes negocian FOB.

Inicialmente, el principal socio comercial de Proimsa en China no presentaba inconvenientes al realizar este proceso debido al pequeño número de proveedores que tenía Proimsa. Sin embargo, en la actualidad la cantidad de proveedores de Proimsa ha aumentado y ha ocasionado que aparezcan inconvenientes como retrasos y falta de acuerdos en fechas de entrega entre todos los proveedores, representando también gastos adicionales. Además, esta actividad representa una sobrecarga de trabajo y tareas adicionales para el principal socio comercial y amigo de Proimsa en la China, quien no cobra un valor adicional por estos servicios y durante la última importación manifestó cierta inconformidad. También está el tiempo adicional que debe destinar el personal encargado del proceso de importación en Proimsa a resolver los problemas que se presentan.

El objetivo del estudio es identificar y analizar el o los puntos críticos durante el proceso de importación que realiza Proimsa, así como los costos en los que incurre ya que estos van a afectar directa y significativamente en la rentabilidad de la empresa. De esta manera, se pretende sugerir cambios que superen los inconvenientes detectados y aportar con la toma de decisiones de la empresa.

3. Importancia y alcances

Al realizar un análisis al proceso de importación de Proimsa, se pudo detallar todos los pasos que sigue la empresa desde la compra de mercancías de diversos proveedores en China hasta el envío final a su bodega en Cuenca-Ecuador.

El presente análisis beneficiará a Proimsa para tomar decisiones más informadas, para agilizar el proceso de importación, y conocer el impacto que tendrá en su rentabilidad y precio final a sus clientes.

Por otra parte, beneficiará a los autores como una oportunidad para aplicar y demostrar las habilidades y conocimientos adquiridos durante la formación académica en Administración de Empresas en la Universidad Politécnica Salesiana.

En cuanto a la importancia teórica que tendrá el estudio, el mismo permitirá profundizar varios términos y contribuir a la literatura existente y proporcionar una nueva perspectiva teórica que podría ser útil para futuras investigaciones académicas o empresariales.

4. Delimitación

4.1. Delimitación del contenido

El presente estudio se fundamenta en un análisis de caso para el proceso de importación de la empresa PROIMSA, con sede en la ciudad de Cuenca, durante el período comprendido entre 2019 y 2023. La información necesaria para desarrollar este análisis fue proporcionada por la propia empresa a través de visitas y entrevistas a sus representantes.

4.2. Delimitación temporal

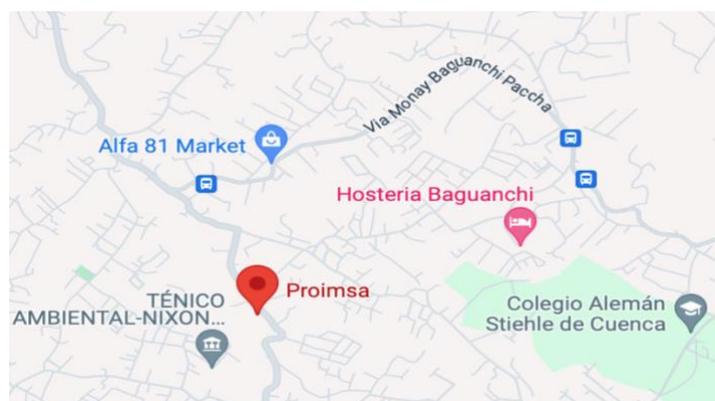
Se estima un periodo de 3 meses para realizar la investigación, recolección y análisis de la información empezando desde el 01 de abril del 2024.

4.3. Delimitación geográfica (espacial)

La recolección de información para desarrollar el trabajo de análisis de caso se realizó en la oficina de la empresa Proimsa, que esta ubicada en la calle Guncay S/N, Vía al Valle.

Ilustración 1

Ubicación geográfica Proimsa



Nota. La ilustración muestra la ubicación geográfica de las instalaciones de Proimsa en donde se realizó el levantamiento de información. Ilustración obtenida de Google Maps.

5. Objetivos general y específico

5.4.Objetivo General

- Determinar el proceso de importación de la empresa Proimsa durante el periodo 2019-2023.

5.5.Objetivos Específicos

- Analizar la información del proceso de importación que realiza la empresa Proimsa durante el periodo 2019-2023.
- Resumir los costos asociados a la importación durante cada uno de los años de estudio.
- Identificar puntos críticos en el proceso de importación que mejoren el proceso y la toma de decisiones.

6. Fundamento Teórico

6.1.Referentes Teóricos

Gómez, (2019) analiza el tema “*Costos de importación y su impacto en la rentabilidad en la importadora “Cladeli” de la ciudad de Quito*” donde se puede observar que al realizar el análisis contable utilizando la información de los periodos 2016 y 2017 existe un alto índice de costos de importación debido a la aplicación de medidas de protección y costos de servicios aduaneros, lo que llevo al importador CLADELI a mantener rentabilidad.

De acuerdo con Moyolema, (2022) en su tema de investigación “*Costos de importación y rentabilidad caso empresa Moyolsa*”, la implementación de un sistema para calcular el costo de las importaciones garantice una adecuada rentabilidad, permitiendo identificar la falta de una contabilidad apropiada de las importaciones lo que se ha demostrado que el pago del IVA del 12% y el impuesto del 2% a la salida de divisas son registrados como costos de importación.

Muños, (2020) en su análisis de caso en “*Los costos de importación y la rentabilidad de la empresa EM Electronics de la ciudad de Ambato*” determinó el impacto de las salvaguardias sobre los costos de importación y cómo estas influyen en la rentabilidad realizando un análisis por categoría de los productos con lo cual concluyó que existe un alto grado de variabilidad debido a que se importa mercadería de acuerdo con las necesidades del mercado. Además, los índices de rentabilidad financiera

utilizados para el análisis del caso realizado mostraron que el margen de ingresos brutos se duplicó sobre la inversión en los años 2017 y 2018.

El estudio previo de Guachicullca (2022) denominado “*Costos de importación y su impacto en la rentabilidad de una empresa importadora de calzado en la ciudad de Cuenca*” realiza un análisis para de la influencia de los costos en un proceso de importación y las variables que intervienen mediante cuadros comparativos de costos de los años de estudio.

6.2.Referentes Conceptuales

- **Importación**

La importación es la operación mediante la cual se somete a una mercancía extranjera a la regularización y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo; y esta operación puede recaer en distintos tipos de objetos transportables y se materializa al momento de pasar la línea aduanera (territorio de aduana) e introducirla a consumo en el interior del país (UNAM, 2011).

- **Mercancía**

Lafuente (2012) define a mercancía como “cualquier objeto o producto destinado al consumo, adquirido por compra para satisfacer las necesidades, por lo que se convierte en propiedad”.

- **Bienes de Capital**

Greco (2009) define a los bienes de capital como “los bienes considerados de activo fijo y que son utilizados para la elaboración de otros bienes en forma directa o indirecta u bienes de producción”

- **Logística**

La logística es una función operativa central que incluye todas las actividades necesarias para adquirir y gestionar materias primas y piezas, procesar, empaquetar y distribuir productos terminados a los clientes (Ferrer et al., 2004).

- **Consolidación**

Según, Cortés (2023) define la consolidación en la logística consiste en combinar múltiples envíos más pequeños en una unidad de transporte más grande. Esto permite enviar la mercancía al destinatario final con un solo transporte o en una sola dirección a distintos consumidores. En comparación con el traslado de varios envíos pequeños de diversos proveedores en varios camiones, la entrega de un envío consolidado puede costar hasta 2 o 3 veces menos

- **Incoterms**

Son todas las regulaciones que intervienen en la entrega de bienes y/o productos, la aclaración de costos en transacciones comerciales internacionales, que determinan las obligaciones/responsabilidades entre el comprador y vendedor, su propósito es crear un conjunto de reglas y regulaciones opcionales que permitan acordar derechos y obligaciones en estas transacciones que se puedan usar en contratos de compra-venta en el extranjero (Martin, 2020).

- **FOB**

Es uno de los términos de negociación establecidos en los Incoterms que determinan obligaciones entre el vendedor y el comprador. Según Casadejús (2023) define que “FOB (Free on Board) o Franco a Bordo establece que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada a bordo del buque en el puerto de embarque especificado en el contrato de venta”. El momento que la mercancía sale del puerto marítimo todo riesgo de pérdida o daño que pueda ocasionarse se transfiere del vendedor al comprador.

- **Commercial Invoice**

Commercial Invoice o factura comercial es un documento emitido por un vendedor en desarrollo de una de sus obligaciones, como respaldo de la operación comercial que realiza, una vez transferida la propiedad de las mercancías al comprador. El documento es un instrumento de cobro no solo del valor en sí de la mercancía, sino también de todos los gastos directos o indirectos en que incurra el vendedor para la

entrega de esta, según lo convenido con el comprador y termino de negociación pactado (DIAN, 2022).

- **Proforma Invoice**

También conocida como factura proforma, es un documento que empresarios y clientes utilizan para establecer y acordar las condiciones de un pedido. La factura proforma describe el trabajo que se va a realizar y detalla el coste de un pedido, así como cualquier cargo adicional, incluidos los impuestos y tasas aplicables. (Invoice Simple, 2023)

- **Bill of Lading**

También se conoce como conocimiento de embarque puede presentarse con las siglas BL, B/L, O BOL es un documento emitido por una empresa de transporte marítimo que tiene como finalidad evidenciar el contrato del transporte de mercancías de un lugar a otro. (Valenzuela et al., 2021) menciona que “se registra la recepción de la carga que será transportada hasta un puerto de destino, siguiendo las condiciones acordadas entre el importador y el exportador, se emiten varios originales y múltiples copias no negociables”. Es indispensable contar con el B/L original para gestionar los trámites correspondientes en aduanas para el ingreso legal de la mercancía en un territorio nacional.

- **Packing List**

El packing List o lista de empaque es un documento esencial en el proceso de importación hacia un destino internacional. Su función principal es identificar y describir los detalles de la carga. En él se indican los productos que serán importados, incluyendo información como el contenido, el peso, la cantidad de bultos y las medidas de cada uno de ellos. Rial (2022)

- **DAI**

El SENA (2022) define a la declaración aduanera de importación o sus siglas DAI como “ un formulario en el que se registra la información general relativa a la mercancía que está siendo objeto de importación”. El documento es indispensable en los trámites

aduaneros que permite liberar la mercancía importada posterior a su cumplimiento.

- **Costos de importación**

Se denomina costo de importación al precio de importación asignado a un bien o servicio que se compra en el exterior. Por ende, se debe considerar todos los factores que se involucren en la obtención de un bien o servicio, hasta donde los requiere el cliente, considerando los costos de transporte, agencia de aduanas, etc. (Aguilar, 2021).

- **Aranceles**

La Organización Mundial de Comercio (OMC, s.f) define a los aranceles como “los derechos de aduana aplicado a las importaciones de mercancía se denomina aranceles, estos otorgan a los bienes de producción nacional una ventaja de precios sobre bienes importados similares y son una fuente de ingreso para el gobierno”.

- **Fodinfra y ad valorem**

Según (Daniels et al., 2018), el "FODINFA" (Fondo de Desarrollo para la Infancia) es "un impuesto del 0.5% sobre el valor CIF (costo, seguro y flete) de las importaciones, que se destina a financiar programas sociales" (p. 458). Los autores explican que este impuesto se aplica en algunos países de América Latina.

Por otro lado, los mismos autores (Daniels et al., 2018), definen el "ad valorem" como "un arancel cobrado como un porcentaje del valor de los bienes importados"(p. 457). Estos autores mencionan que este tipo de arancel se basa en el valor de la mercancía, a diferencia de los aranceles específicos, que se cobran por unidad.

- **Flete marítimo**

iContainers (s.f) define a flete marítimo como “el coste más importante de transporte marítimo internacional y el coste asociado al concepto de transportar un contenedor desde un puerto a otro, ya sea un contenedor de 20 pies, 40 pies o 40 pies high cube (HQ).

- **Seguro de transporte**

El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para cualquier evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, según los parámetros de la póliza, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas, además se debe formalizar por escrito en un documento denominado Póliza de Seguro, y debe contener lo siguiente: Identificación del asegurador, tomador, especificado el objeto y descripción física (Pinilla-Barcelona, 2018)

- **Nacionalización de mercancía**

También conocido como desaduanizar es el proceso que se realiza sobre una mercancía con el fin de nacionalizarlas ante el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) la cual son las encargadas directamente de tomar todas las medidas necesarias para la desaduanización de las mercaderías, a través de los Agentes Aduaneros siempre que estos estén acreditados por el SENAE, y cuando la mercancía está siendo importada se debe cumplir con ciertos requisitos que lo solicita el SENAE, para que la mercancía se nacionalice y pueda salir de la aduana sin ningún inconveniente (Sabando-Mendoza, 2020).

- **Agente de carga**

Un agente de carga se encarga de resolver problemas tanto al usuario (exportador o importador) como el transportista; consigue carga a los transportistas y resuelve al usuario cualquier dificultad vinculada con el transporte de su carga, lo cual incluye asistencia con todos los relacionado en materia fiscal y aduanera, aseguramiento y recolección de los productos, así como el seguimiento de documentos propios de los productos (Mondragón, 2015)

- **Agente de aduana**

Es la persona natural o jurídica cuya licencia otorgada por el Gerente General de la Corporación Aduanera que lo faculta a gestionar de manera habitual, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera: además receptorá y verificará física y electrónicamente los datos consignados en las declaraciones

aduaneras por este; estos datos deberán guardar conformidad con la normativa, legislación y procedimientos vigentes preestablecidos (SENAE, 2008).

- **Aforo**

El aforo constituye el proceso de la inspección o reconocimiento físico de las mercancías por parte de los funcionarios aduaneros asignados para ese propósito (inspectores, aforadores, auditores, especialistas en controles, etc.), la acción de reconocimiento no tiene lugar en las mismas instalaciones físicas donde se encuentran los funcionarios de aduanas, en la mayor parte de los casos, se realiza en almacenes localizados en los puertos, aeropuertos, fronteras, zonas francas o las instalaciones de las empresas importadoras o exportadoras (Zúñiga-Hernández, 2022)

- **Flete terrestre**

Se refiere al transporte de mercancías por carretera, ya sea en camiones o furgonetas, este tipo de transporte es uno de los más utilizados en todo el mundo debido a su flexibilidad y eficiencia en la entrega de mercancías, además es fundamental para el desarrollo económico de un país, ya que permite la circulación de bienes y servicios de forma eficiente (Martínez et al., 2017).

7. Metodología

La metodología que se utilizó en el presente trabajo de investigación tiene un enfoque mixto, de carácter cualitativo porque se manejó la recolección y análisis de datos proporcionados por la empresa a través de entrevistas, y cuantitativo debido a que los resultados de los datos obtenidos se expresan mediante gráficos numéricos. Al existir variables de investigación es importante considerar que el estudio es correlacional, Hernández (2014) refiere que “este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular”.

Además, la investigación tiene un proceso inductivo con un alcance descriptivo debido a que detalla cada uno de los procesos involucrados en la importación y cada uno de los costos que se generan. El diseño de la investigación es no experimental como lo indica Kerlinger (1979) “La investigación no experimental es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las

condiciones”. De esta manera, se realizará una revisión bibliográfica apoyándose en libros digitales, artículos académicos, tesis de pregrado y libros físicos para conceptualizar todos los términos básicos con respecto a importaciones y comercio exterior.

Para analizar la información del proceso de importación que realiza la empresa Proimsa se utilizó un enfoque cualitativo, debido a que se realizó una entrevista a la persona encargada del proceso de importaciones y a la responsable del proceso financiero de la empresa, para lo cual se diseñó un formato de entrevista con preguntas abiertas para determinar cómo se ha ido desarrollando el proceso de importación en el periodo 2019-2023. Una vez recopilada la información, ésta se analizó y presentó mediante un diagrama de flujo del proceso conjunto a una ficha del proceso para conocer e identificar las actividades desarrolladas por la empresa.

Con la finalidad de resumir la estructura de los costos incurridos en el proceso de importación de la empresa durante los años de estudio se aplicó un enfoque cuantitativo que consiste en la recolección de información de costos a través de una fuente de datos secundarios que nos proporcionó detalladamente la empresa. Para el tratamiento de los datos números obtenidos utilizamos el Software Microsoft Excel mediante formatos de resumen de costos de importación del periodo de estudio, con el objetivo de realizar una comparación de las diferentes tarifas y costos de importación para determinar cuál es el más representativo.

Con el propósito de identificar puntos críticos para la toma de decisiones que mejoren el proceso de importación fue necesario considerar la aplicación de un enfoque cuantitativo con la finalidad de obtener una comprensión más completa y conocer las opciones que pueda incluirse en su proceso. El análisis cuantitativo nos permitió realizar una comparación de tres cotizaciones de empresas logísticas de carga que ha solicitado la empresa. Se desarrolló un formato con ayuda del Software Microsoft Excel que permitió comparar las cotizaciones con la última importación y conocer las diferentes alternativas que tendrá la empresa exponiendo los resultados mediante gráficos.

8. Análisis de resultados

8.1.Resultado de la entrevista

Con el objetivo de determinar el proceso de importación de la empresa Proimsa, se realizó una entrevista al líder del proceso de importaciones y a la encargada del proceso financiero, quienes son los principales responsables de las operaciones de importación.

La entrevista constó de 9 preguntas abiertas diseñadas para recolectar información detallada del proceso de importación, conocer el tiempo que lleva la empresa desarrollando las actividades de importación, quienes son las personas o departamentos involucrados, los pasos específicos que conlleva este proceso, los documentos requeridos, los principales obstáculos que se presentan durante el proceso y la coordinación entre las áreas de importaciones y finanzas (**anexo 1**).

Tabla 4

Resultado de la entrevista

1. ¿Cuánto tiempo lleva la empresa dedicándose a las actividades de importación?	Proimsa tiene una trayectoria de 18 años en el sector de la importación y comercialización a nivel nacional, iniciado sus operaciones en esta actividad en el año 2006.
2. ¿Quiénes son las personas o departamentos involucrados en el proceso de importación?	Actualmente, las personas involucradas en el proceso de importación es el gerente general el cual realiza las actividades de negociación con proveedores, solicitud, revisión y aprobación de proformas Invoice y de transporte marítimo, logística y coordinación para contratación de servicios de nacionalización de mercancía; la gerente financiera encargada de realizar pagos a proveedores, transporte marítimo y terrestre, contratación de seguro, recepción de documentación para trámites aduaneros y el jefe de bodega que se encarga de la recepción de mercancía en bodega de Proimsa.

<p>3. ¿Cuál es la principal mercancía que importan?</p>	<p>Nuestra principal mercancía de importación es la línea de equipos de fumigación manual, eléctricos y a combustión. Estos equipos representan alrededor del 70% del volumen total de nuestras importaciones anuales. El 30% restante corresponde a equipos agroforestales como desbrozadoras, motosierras, fertilizadoras, sus partes y repuestos, y herramientas agrícolas.</p>
<p>4. ¿Desde qué país/es realizan la importación?</p>	<p>Realizamos la importación principalmente desde China debido a la amplia disponibilidad de productos a costos competitivos y su capacidad de fabricación.</p>
<p>5. ¿Cuáles son los principales pasos o etapas que la empresa debe seguir para llevar a cabo el proceso de importación de mercancías?</p>	<p>Para llevar a cabo el proceso de importación la empresa realiza los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contacto con los proveedores 2. Solicitud de proformas bajo el termino de negociación FOB 3. Aprobar proformas FOB 4. Realizar anticipos a los proveedores 5. Una vez finalizada la fabricación del pedido se realiza la contratación del seguro de transporte de mercancía 6. Coordinación con proveedores para consolidación de mercancía en origen (se realiza donde el proveedor principal) 7. Recepción de documentos emitidos por los proveedores (Commercial Invoice y Packing List) 8. Solicitud de proformas de transporte marítimo a agente de carga 9. Aprobación de proformas de transporte marítimo

	<p>10. Recepción de copia Bill of Lading</p> <p>11. Pagos de saldos a los proveedores</p> <p>12. Recepción de documentación original para trámites aduaneros.</p> <p>13. La empresa recibe la notificación de arribo de contenedor a puerto marítimo de Guayaquil. Una vez recibida la notificación se contrata los servicios del agente de aduana para nacionalización de mercancía.</p> <p>14. Se recibe notificación de agente de aduana sobre salida autorizada de contenedor de puerto marítimo de Guayaquil y se coordina con jefe de bodega para recibir la mercancía en la bodega de la empresa.</p>
<p>6. ¿Qué documentos se requieren en el proceso de importación?</p>	<p>La principal documentación requerida para realizar exitosamente el proceso de importación es:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proforma Invoice 2. Commercial invoice 3. Packing List, 4. Bill of Lading 5. Declaración aduanera de importación (DAI) 6. Póliza de Seguro
<p>7. ¿Qué tiempo destina para realizar las diferentes actividades del proceso de importación?</p>	<p>Se destinan 20 días para realizar las actividades de contacto y negociación con proveedores hasta que los proveedores inician la fabricación del pedido.</p> <p>Para realizar los pagos de anticipos y saldos a los proveedores se destina 2 días.</p> <p>Para la contratación de seguro se destina 1 día.</p> <p>Para aprobación de proforma de flete marítimo se destina 2 días.</p>

	<p>Luego que transcurre el tiempo de espera de traslado marítimo (32 a 38 días) hasta llegar la mercancía hasta el puerto marítimo de Guayaquil se destina entre 1 a 2 días para el proceso de activación de nacionalización de mercancía.</p>
<p>8. ¿Cuáles son los principales obstáculos o problemas que se presentan en el proceso de importación?</p>	<p>El principal problema que tiene la empresa en su proceso de importación es la coordinación de la consolidación de mercancía en china, puesto que el principal proveedor presenta retrasos en su logística que impide una correcta agrupación de la mercancía para posteriormente embarcar y enviar.</p> <p>Un obstáculo que se ha presentado en el proceso de importación es la pronta aprobación de las proformas de flete marítimo debido a la constante variación de precios en el flete desde el año 2021.</p>
<p>9. ¿Cuáles son los costos que deben considerarse en el proceso de importación?</p>	<p>Los costos que se consideran en el proceso y como resultado se obtiene el costo total de importación son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Costo FOB 2. Costo de flete marítimo 3. Costo del flete terrestre 4. Costo Seguro transporte 5. Impuestos y aranceles 6. Costos de servicio de agente de aduanas y agente de carga

	<p>7. Impuesto salida de divisas y costo bancario del servicio de salida de divisas</p> <p>8. Gastos Locales</p> <p>9. Otros gastos que pueden generarse en el proceso</p> <p>10. Bodegaje</p> <p>11. Estibaje</p>
--	--

Nota. La tabla muestra los resultados de la entrevista realizada a los responsables del proceso de importación. Elaborado por los autores.

Proimsa cumple con 14 actividades las cuales desarrolla en aproximadamente 27 días sin tener en cuenta el tiempo de espera de traslado marítimo para realizar una importación desde China a Ecuador dando como resultado una legalización de la mercancía para su libre circulación en el territorio ecuatoriano.

En el proceso se presentan ciertos obstáculos o contratiempos en el que se ve afectado principalmente el proceso de consolidación de mercancía seguido de la variabilidad de los costos en los fletes marítimos puesto que desde la emergencia sanitaria debido al COVID 19 el mercado de transporte marítimo se ha visto afectado.

Los costos que se generan en el proceso de importación son necesarios considerar para que se pueda calcular el costo final de los productos importados para su posterior comercialización. Entre estos valores están el costo FOB, costo de flete marítimo y terrestre, seguro de transporte, impuestos y aranceles, costo por contratación de agente de aduana y de carga, impuesto de salida de divisas, costo bancario por servicio de salida de divisas, gastos locales, gastos por bodegaje, gastos por estibaje y otros gastos que puedan generarse durante el proceso.

Los costos que se generan en el proceso de importación son necesarios considerar para que se pueda calcular el costo final de los productos importados para su posterior comercialización entre los cuales están el costo FOB, costo de flete marítimo y terrestre, seguro de transporte, impuestos y aranceles, costo por contratación de agente de aduana y de carga, impuesto de salida de divisas, costo bancario por servicio de salida de divisas, gastos locales, gastos por bodegaje, gastos por estibaje y otros gastos que puedan generarse durante el proceso.

8.2.Diagrama de flujo del proceso de importación

La elaboración de un diagrama de flujo es una herramienta importante para visualizar de una manera sencilla un proceso que realiza una empresa. Mediante una representación gráfica se puede identificar la estructura y secuencia de cada paso que comprende el proceso de importación.

Una vez recopilada la información mediante la entrevista a los encargados del proceso se determinó que existen 5 partes involucradas que realizan diferentes actividades con la finalidad de colocar la mercancía solicitada por el importador en su bodega para su posterior comercialización, estos están conformados por:

- Importador
- Proveedores
- Agente de carga
- Agente de aduana
- Terminal portuario de Guayaquil

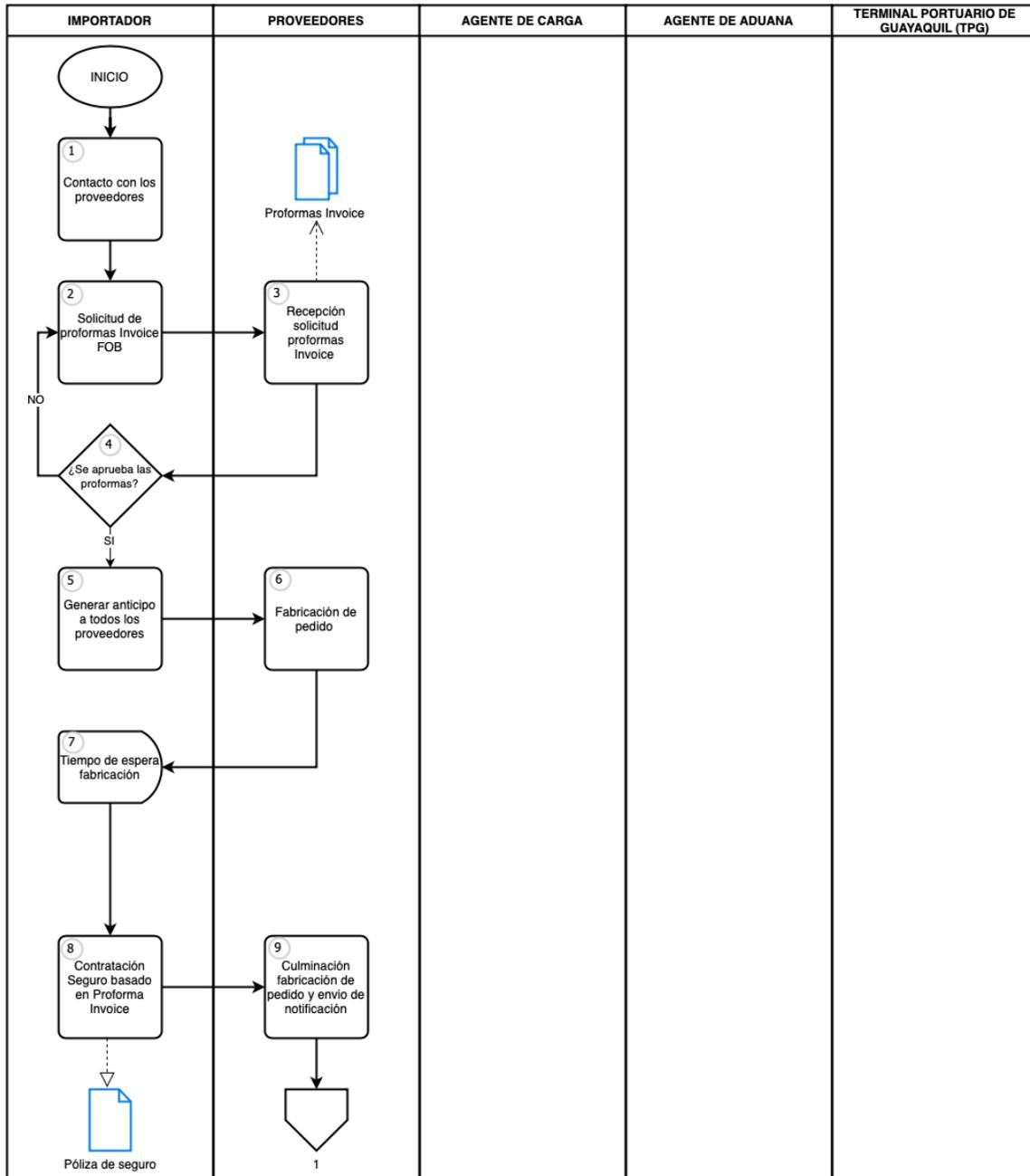
Por otra parte, se determina que el proceso se generan documentos que permite que cada etapa se lleve a cabo en base al marco legal correspondiente y vigente de cada país para cumplir con los trámites aduaneros y administrativos requeridos dando como resultado un proceso transparente y exitoso.

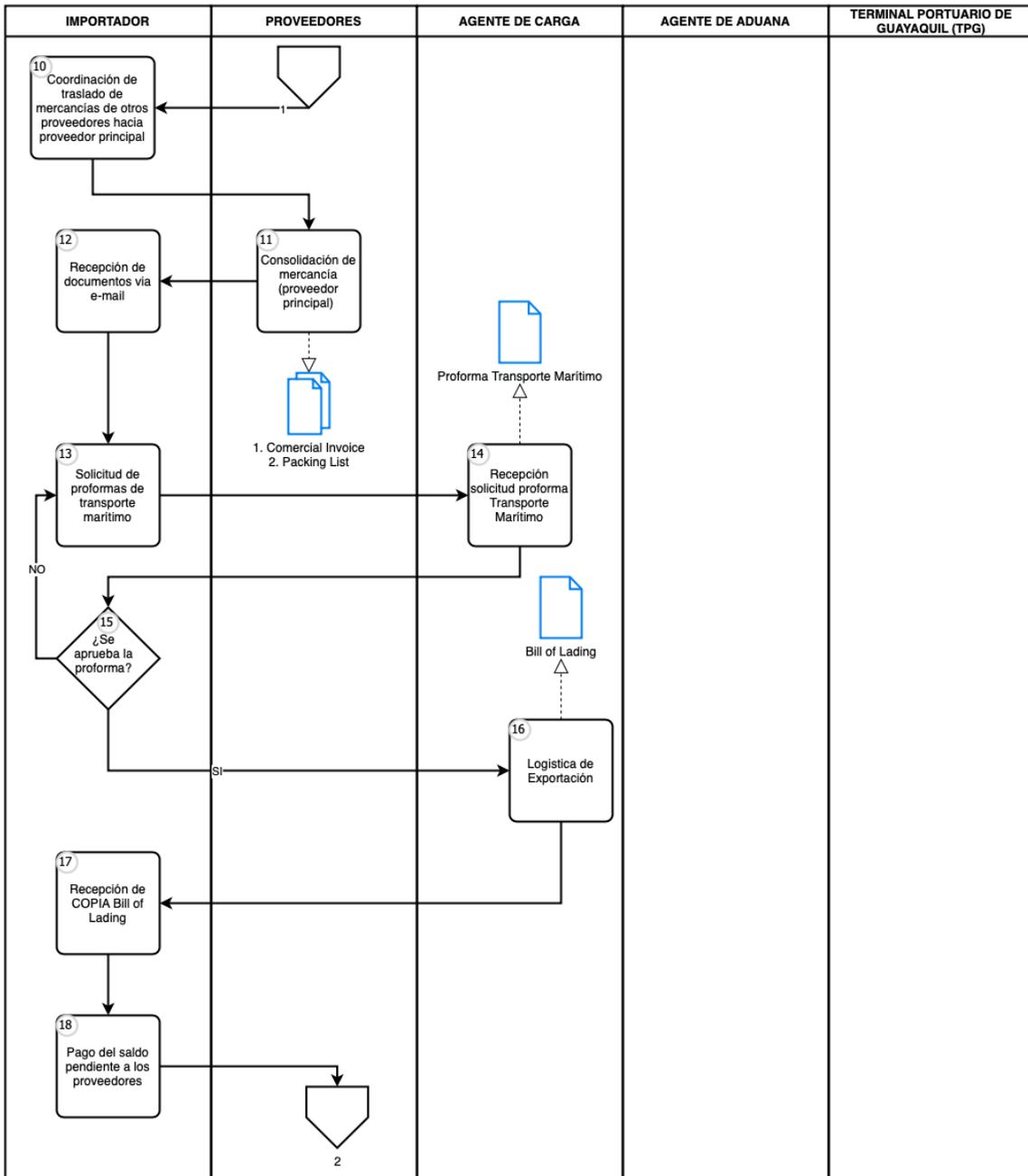
Los documentos que se generan son:

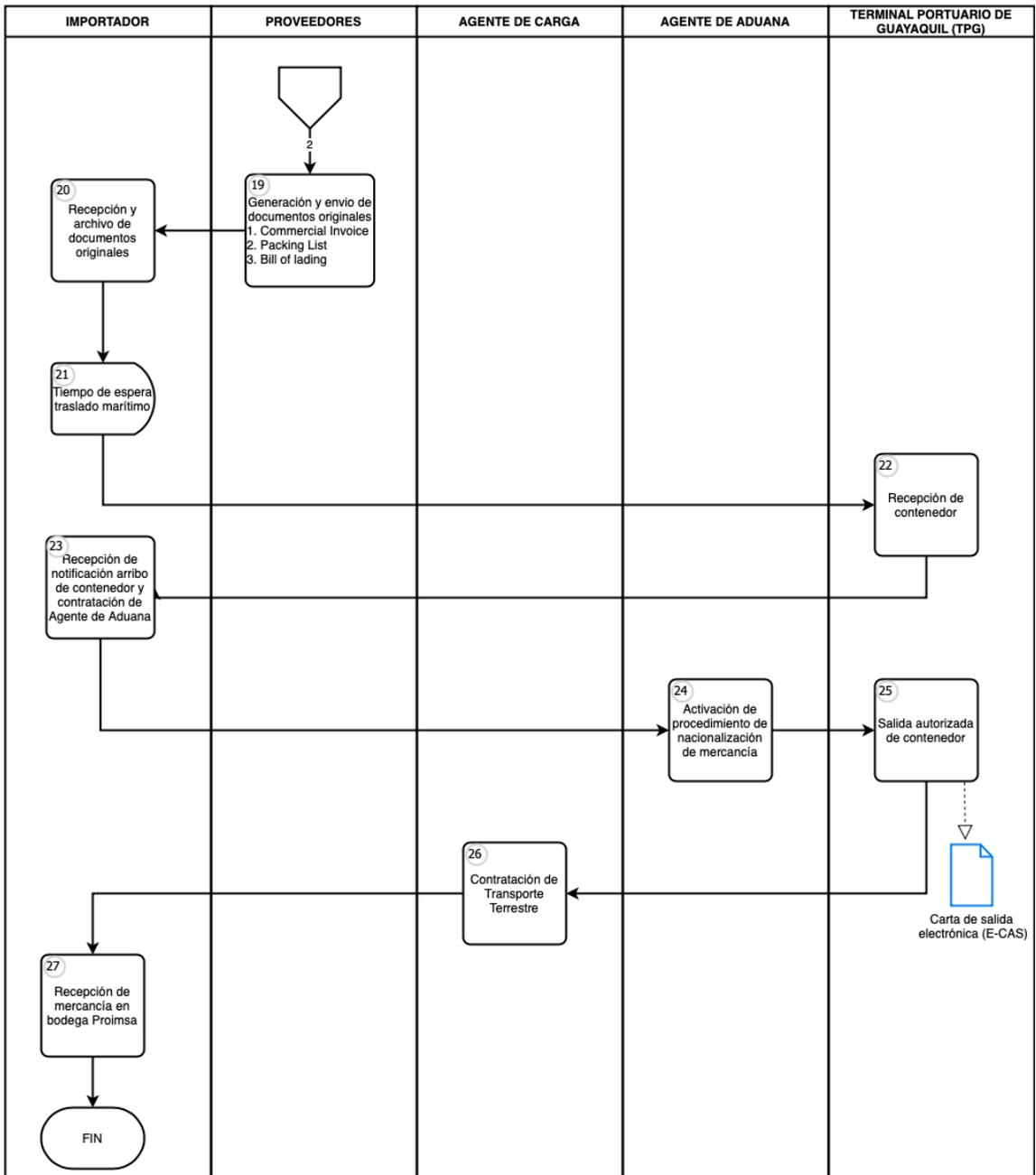
- Proformas invoice
- Póliza de seguro
- Commercial invoice
- Packing list
- Proforma de transporte marítimo
- Bill of lading

Ilustración 2

Diagrama de flujo proceso de importación Proimsa







Nota. La ilustración muestra el diagrama de flujo del proceso de importación del Proimsa. Elaborado por los autores en base a la entrevista brindada por los responsables del proceso de importación (tabla 4).

8.3.Ficha del proceso de importación

Después de haber recolectado la información detallada del proceso de importación se realiza la elaboración de una ficha detallada del proceso, la que resulta fundamental para lograr un análisis integral y así poder identificar puntos críticos.

Al desglosar cada paso que se realiza en el proceso desde que la empresa contacta a sus proveedores hasta recibir la mercancía en su bodega, podremos comprender a fondo quien se encarga de ejecutar cada actividad, en donde se realiza y las responsabilidades que tiene cada involucrado para cumplir cada operación.

Contar con una ficha detallada del proceso es un factor clave para estandarizar el proceso, monitorear indicadores clave y plantear estrategias de mejora continua.

Tabla 5

Ficha de proceso de importación

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
1	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Contacto con los proveedores	<ol style="list-style-type: none">1. El Jefe de importaciones realiza una revisión de catálogos de los proveedores habituales y/o nuevos.2. Se revisan si existen nuevos productos disponibles, precios y especificaciones técnicas.3. Se notifica a los proveedores las novedades sobre pedidos anteriores (garantías por productos defectuosos o cantidad mal despachada).

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
2	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Solicitud de proformas Invoice FOB	<p>1. El jefe de importaciones solicita a los proveedores la Proforma Invoice de los productos que desea importar.</p> <p>2. El Incoterm con el que se debe negociar debe ser FOB (free on Board).</p>
3	Proveedores	País de origen	Recepción solicitud proformas Invoice	<p>1. Los proveedores reciben la solicitud del importador.</p> <p>2. Se genera un documento Proforma Invoice (<i>anexo 2</i>) en el que se detalla el modelo del producto, foto del producto, el precio unitario (USD), la cantidad del producto, el peso unitario (kg) y las dimensiones (cm) del producto.</p>
4	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Aprobación proformas	<p>1. Previo a realizar la aprobación de las proformas el Jefe de importaciones revisa precios (USD), peso y dimensiones totales de la mercancía (cm³) y la cantidad de artículos en caso de requerir alguna</p>

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
				<p>modificación (aumentar o disminuir la cantidad de productos) para llenar un contenedor.</p> <p>2. También se evalúa la capacidad de fabricación y tiempos de entrega de los proveedores.</p>
5	Jefe Financiero	Bancos Locales	Generar anticipo a todos los proveedores	1. Cuando la proforma Invoice ha sido aprobada, el Jefe Financiero realiza los anticipos requeridos por los proveedores para empezar la fabricación del pedido. Los proveedores requieren el 30% del valor total de la Proforma Invoice en FOB.
6	Proveedores	Fábricas de los proveedores en país de origen	Fabricación pedida	1. Los proveedores realizan la fabricación del pedido del importador en base a las especificaciones solicitadas y el tiempo de entrega acordados.
7	Jefe de importaciones y Jefe Financiero	Oficina Proimsa	Tiempo de espera fabricación	1. El Jefe de importaciones se comunica constantemente con los proveedores para verificar el avance del pedido de fabricación. El

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
				tiempo estimado de fabricación del pedido oscila entre 28 y 30 días.
8	Jefe Financiero	Aseguradoras locales	Contratación Seguro basado en Proforma Invoice	<p>1. El Jefe Financiero contrata un seguro de transporte en caso que se presente un evento (perdida o daños) que pueda perjudicar a la mercancía durante el traslado y la entrega.</p> <p>2. Se genera el documento Póliza de Seguro (<i>anexo 3</i>) que servirá para realizar los trámites aduaneros correspondientes a la nacionalización.</p>
9	Proveedores	Fábricas de los proveedores en origen	Culminación fabricación de pedido y envío de notificación	<p>1. Los proveedores finalizan la fabricación de pedido, el cual cada caja o bulto debe estar correctamente empaquetado y etiquetado.</p> <p>2. Se envía una notificación al Jefe de importaciones sobre la finalización de la fabricación del pedido.</p>

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
10	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Coordinación de traslado de mercancías de otros proveedores hacia proveedor principal	1. El Jefe de importaciones coordina el traslado de mercancías que se ha adquirido a otros proveedores hacia la bodega del proveedor principal de la empresa para su posterior consolidación y embarque.
11	Proveedores	Bodega del proveedor principal en origen	Consolidación de mercancías	1. El proveedor principal recibe y consolida en su bodega la mercancía de otros proveedores del importador. 2. Se generan los documentos Commercial Invoice (<i>anexo 4</i>) y Packing List (<i>anexo 5</i>) de la mercancía consolidada. 3. La mercancía consolidada se deposita en el contenedor para su posterior embarque y traslado hacia el puerto marítimo del país de origen.
12	Jefe Financiero	Oficina de Proimsa	Recepción de documentos vía E-mail	1. El Jefe Financiero receipta vía E-mail los documentos Commercial Invoice y Packing List que generan los proveedores para proceder

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
				con la contratación del transporte marítimo.
13	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Solicitud de proformas de transporte marítimo	1. El Jefe de importaciones solicita al agente de carga la búsqueda de naviera para traslado de mercancía del país de origen a Ecuador.
14	Agente de carga	Oficina del Agente de carga	Recepción solicitud proforma transporte marítimo	1. El agente de carga realiza la búsqueda de naviera para el posterior embarque de mercancía. 2. Una vez cotizados los precios del flete marítimo, se genera la proforma (anexo 6) la cual es enviada al Jefe de importaciones para su revisión y aprobación.
15	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Aprobación proformas	1. El Jefe de importaciones analiza los precios (USD) de los fletes marítimos en busca de la mejor opción en precios y tiempo de traslado (días) para posteriormente contratar el servicio y notificar a los proveedores para el posterior embarque.

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
16	Agente de carga	Oficina país de origen	Logística de exportación	<p>1. El proveedor principal se encargan de todos los trámites aduaneros en China para poder realizar el embarque.</p> <p>2. El agente de carga coordina embarque con el proveedor principal.</p> <p>2. Una vez realizado el embarque marítimo la naviera genera el documento Bill of Lading (anexo 7) que evidencia la propiedad de la mercancía, el contrato del transporte y las instrucciones del envío (punto de origen, el destino final y la fecha de embarque).</p> <p>3. Se envía al importador una copia del documento Bill of Lading (anexo 8) vía aérea.</p>
17	Jefe Financiero	Oficina Proimsa	Recepción de copia Bill of Lading	<p>1. El Jefe Financiero receipta la copia del documento Bill of Lading (anexo 8) que documenta que la mercancía ha sido cargada en el buque, lo que le permite al importador asegurar que su</p>

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
				compra está siendo transportada y proceder con el pago del saldo pendiente a los proveedores.
18	Jefe Financiero	Bancos locales	Pago de saldo pendiente a los proveedores	1. El Jefe Financiero realiza el pago del 70% del saldo a todos los proveedores para que se puedan liberar los documentos originales Commercial Invoice, Packing List y Bill of Lading.
19	Proveedores	Oficinas de los proveedores en país de origen	Generación y envío de documentos originales	1. Una vez recibido los pagos pendientes los proveedores liberar los documentos originales Commercial Invoice, Packing List y Bill of Lading que serán enviados al importador.
20	Jefe Financiero	Oficina de Proimsa	Recepción y archivo de documentos originales	1. El Jefe Financiero recepta los documentos originales Commercial Invoice, Packing List y Bill of Lading que son necesarios para los tramites de importación.

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
21	Jefe de importaciones y Jefe Financiero	Oficina de Proimsa	Tiempo de espera traslado marítimo	1. Se debe esperar un lapso entre 28 a 36 días para la llegada del contenedor hacia el Puerto Marítimo de Guayaquil.
22	Terminal portuario Guayaquil (TPG)	Puerto Marítimo Guayaquil	Recepción de contenedor	1. El contenedor llega al Terminal Portuario de Guayaquil en donde será colocado en un depósito temporal hasta su liberación y salida autorizada por parte de la Aduana del Ecuador.
23	Jefe de importaciones	Oficina Proimsa	Recepción de notificación de arribo de contenedor y contratación de Agente de Aduana	1. El Jefe de importaciones recibe una notificación de la llegada del contenedor al país 2. El Jefe de importaciones debe contratar a un agente de aduana (anexo 9) el cual se encarga de facilitar los trámites y procedimientos aduaneros necesarios para el despacho de la mercancía.

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
24	Agente de Aduana	Oficina del Agente de Aduana	Activación de procedimiento de nacionalización de mercancía	1. El Agente de Aduana procede con la nacionalización de la mercancía ante la aduana del Ecuador lo que consiste en realizar la declaración aduanera de importación o DAI (anexo 10) , adjuntar los documentos de soporte (Commercial Invoice, Packing List y Bill of Lading y póliza de seguro), calcular el pago de tributos (aranceles e impuestos), revisión de partidas arancelarias e inspección de mercancía (Aforo).
25	Terminal portuario Guayaquil (TPG)	Puerto Marítimo Guayaquil	Salida autorizada de contenedor	1. Cuando el procedimiento de la nacionalización de la mercancía es aprobado por la Aduana del Ecuador se emite la autorización de salida del contenedor del depósito temporal del Terminal Portuario de Guayaquil. Se genera un documento denominado carta de salida electrónica E-CAS (anexo 11) el cual es enviado

Subproceso N°	Quien	Donde	Qué	Detalle
				mediante e-mail al agente de carga. 2. El contenedor es manipulado por el personal del Terminal Portuario de Guayaquil para el embarque en el transporte de carga para su traslado hacia la bodega del Importador.
26	Agente de carga	Oficina del agente de Carga	Contratación transporte terrestre	1. El agente de carga contrata y gestiona el servicio de transporte de carga terrestre (anexo 12) para retirar el contenedor de las instalaciones del Terminal Portuario de Guayaquil. El traslado cubre la ruta Guayaquil – Cuenca.
27	Jefe de Bodega	Bodega de Proimsa	Recepción de mercancía en bodega de Proimsa	1. El Jefe de Bodega recibe el contenedor en la bodega de Proimsa en la ciudad de Cuenca donde la mercancía será almacenada y posteriormente comercializada.

Nota: La tabla muestra información detallada de los 27 subprocesos de importación de Proimsa. Elaborado por los autores en base a la entrevista a los responsables de Proimsa (tabla 4) y al diagrama de flujo (ilustración 2).

8.4. Costos de importación

Una vez identificado cada paso del proceso, es indispensable conocer el costo que incurren en cada actividad desde que se realiza el pedido hasta que la mercancía llega a la bodega de la empresa, esto con el propósito de calcular con precisión el precio final al que se comercializará el producto en el mercado ecuatoriano. Nos permite también identificar los valores más representativos del proceso, lo que facilita la toma de decisiones estratégicas para mejorar la eficiencia y reducir los gastos asociados a la importación.

Para obtener el costo total de importación la empresa:

- $\text{Suma el costo FOB} + \text{el costo de flete marítimo} + \text{prima de seguro} = \text{CIF}$
- Una vez obtenido el valor CIF se suman los valores de impuestos y aranceles + costos variables + costos fijos = costo de importación

Tabla 6*Resumen de costos de importación Proimsa período 2019-2023*

MODALIDAD DE ENVIO	MARITIMO				
Año	2019	2020	2021	2022	2023
N° importaciones	2	4	1	3	3
Volumen	40 pies HC	40 pies HC	40 pies HC	40 pies HC	40 pies HC
N° contenedores	3	6	2	4	5
CONCEPTO	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR
Fob	\$79.952,09	\$109.565,41	\$54.069,65	\$106.914,35	\$111.715,86
Flete marítimo (cv)	\$5.370,00	\$14.560,00	\$20.290,00	\$30.190,00	\$8.600,00
Costo y Flete	\$85.322,09	\$124.125,41	\$74.359,65	\$137.104,35	\$120.315,86
Prima de seguro (cv)	\$309,78	\$445,69	\$257,48	\$488,15	\$436,76
Total, Costo, Seguro y Flete (CIF)	\$85.631,87	\$124.571,10	\$74.617,13	\$137.592,50	\$120.752,62
Impuestos y aranceles	\$2.008,36	\$1.461,71	\$2.488,36	\$1.040,43	\$865,14
Ad-valorem	\$1.580,31	\$839,01	\$2.073,06	\$352,51	\$264,23
Fodinfra	\$428,05	\$622,70	\$415,30	\$687,92	\$600,91
Costos variables	\$6.844,52	\$11.444,19	\$5.811,87	\$8.391,43	\$10.106,79
Impuesto salida de divisas	\$3.879,40	\$5.238,27	\$2.643,48	\$4.378,00	\$3.736,58
Servicio bancario salida de divisas	\$142,88	\$285,76	\$71,44	\$214,32	\$267,90
Gastos locales	\$31,08	\$15,74	\$0,00	\$142,88	\$24,59
Otros gastos	\$0,00	\$369,35	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Bodegaje	\$711,16	\$1.335,07	\$1.726,95	\$866,23	\$2.337,72
Estibaje	\$320,00	\$720,00	\$250,00	\$550,00	\$555,00
Flete terrestre	\$1.760,00	\$3.480,00	\$1.120,00	\$2.240,00	\$3.185,00
Costos fijos	\$2.090,00	\$4.426,40	\$1.400,00	\$3.196,00	\$3.506,00
Agente de aduana	\$600,00	\$1.246,40	\$300,00	\$900,00	\$846,00
Agente de carga	\$1.490,00	\$3.180,00	\$1.100,00	\$2.296,00	\$2.660,00
Costo de importación	\$96.574,75	\$141.903,40	\$84.317,36	\$150.220,36	\$135.230,55

Nota: La tabla muestra un resumen de los costos de importación del periodo 2019-2023 de Proimsa. Las siglas HC corresponde a volumen de contenedor (High Cube). El costo del flete marítimo y del seguro de transporte son variables (cv). Elaborado por los autores en base a información proporcionada por Proimsa.

Es importante destacar que existen otros impuestos y tasas que se pueden generar en una importación como el ICE, antidumping, salvaguardias. Estas no se ven reflejadas en el proceso de importación de Proimsa debido a que los productos que la empresa importa son de la línea agrícola, por lo que están exentos de ellos.

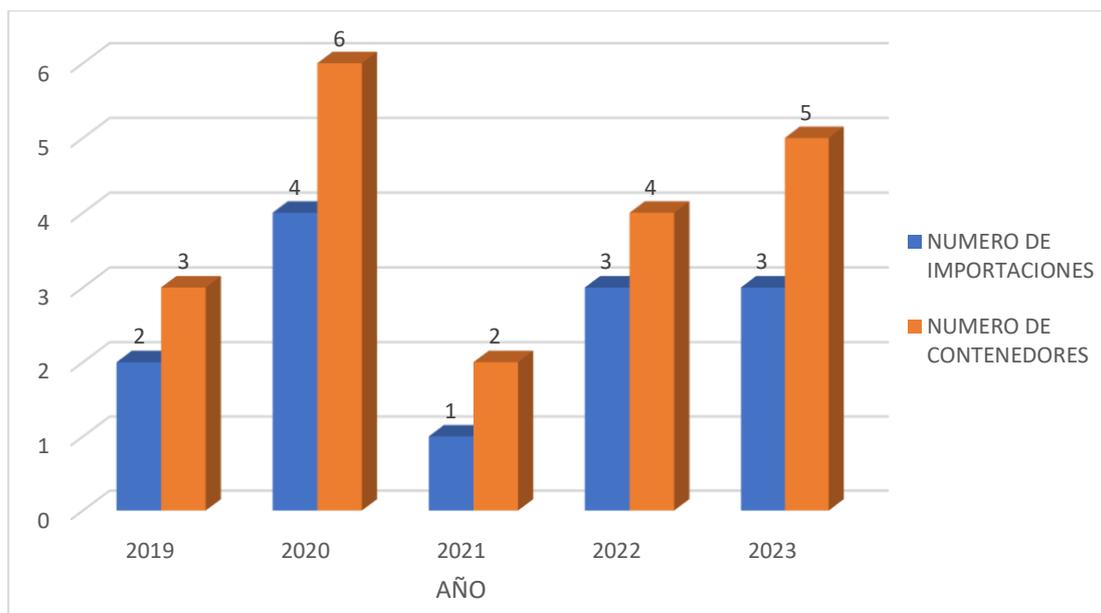
Cuando se sintetiza los costos que afectan al proceso, la empresa puede implementar acciones concretas para optimizar la cadena de suministro como renegociar con los proveedores, cotizar los mismos servicios con otras empresas y con ello aprovechar oportunidades de reducción de costos.

9. Presentación de hallazgos

9.1. Análisis del número de importaciones y número de contenedores gestionados por la empresa Proimsa

Ilustración 3

Resumen de número de importaciones y número de contenedores durante el período 2019-2023



Nota. La ilustración indica el número de importaciones y número de contenedores gestionados por Proimsa en el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

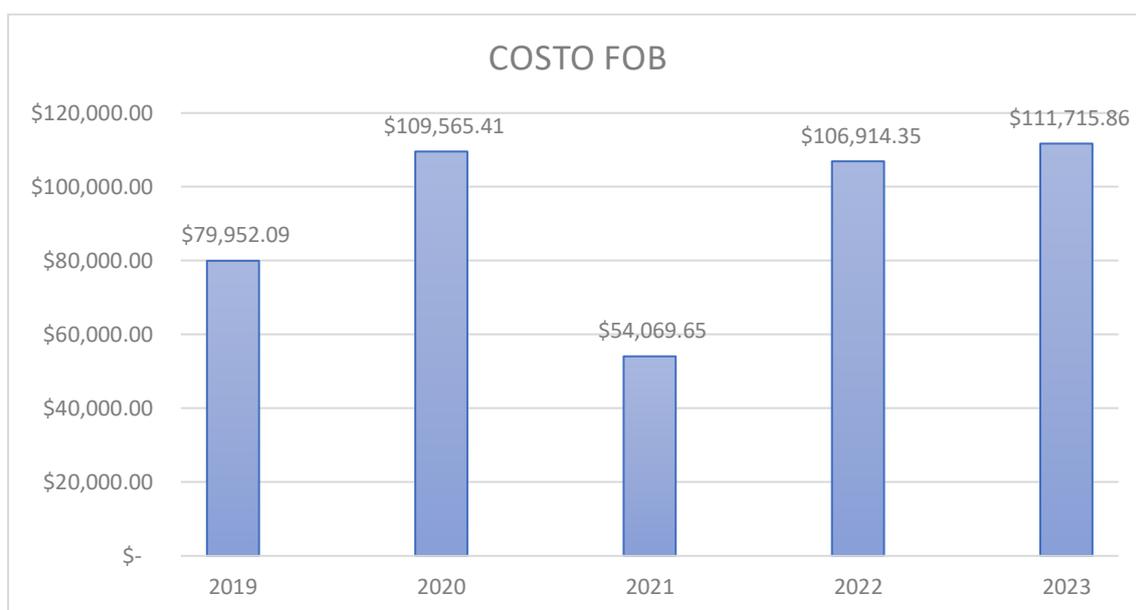
Proimsa ha realizado 13 importaciones desde 2019 hasta 2023. En el año 2019, se observa que realizó 2 importaciones de 3 contenedores HC de 40 pies cada uno. Para 2020, el número de importaciones aumentó a 4, con 6 contenedores HC de 40 pies cada uno, debido a un incremento en la demanda de productos de fumigación a causa del COVID-19. En 2021, se llevó a cabo solo una importación de 2 contenedores HC de 40 pies cada uno, debido a las fluctuaciones en el precio de los fletes marítimos. En 2022, se realizaron 3 importaciones de 4 contenedores HC de 40 pies cada uno y, finalmente, en el año 2023 se registró 3 importaciones de 5 contenedores HC de 40 pies cada uno.

9.2. Análisis del resumen de costos incurridos durante el proceso de importación

9.2.1. Costo FOB

Ilustración 4

Variación del costo FOB



Nota. La ilustración indica la variación del costo FOB durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

El Costo FOB en el año 2019 fue de \$79,952.09, aumentando considerablemente para 2020 a un valor de \$109,565.41. Esto debido al aumento en el número de importaciones, cantidad de mercancía y, de igual manera, al precio de la mercancía. Para 2021, se evidencia una disminución a \$54,069.65, debido a la reducción de las importaciones durante ese año. Nuevamente, en 2022 se observa un aumento a \$106,914.35 debido al incremento de número de importaciones. Para el año 2023 el costo FOB fue de \$111,715.86 indicando un incremento en este costo en comparación con el año anterior ya que Proimsa en su última importación decidió expandir su línea de productos.

9.2.2. Costo de flete marítimo

Ilustración 5

Variación de costo flete



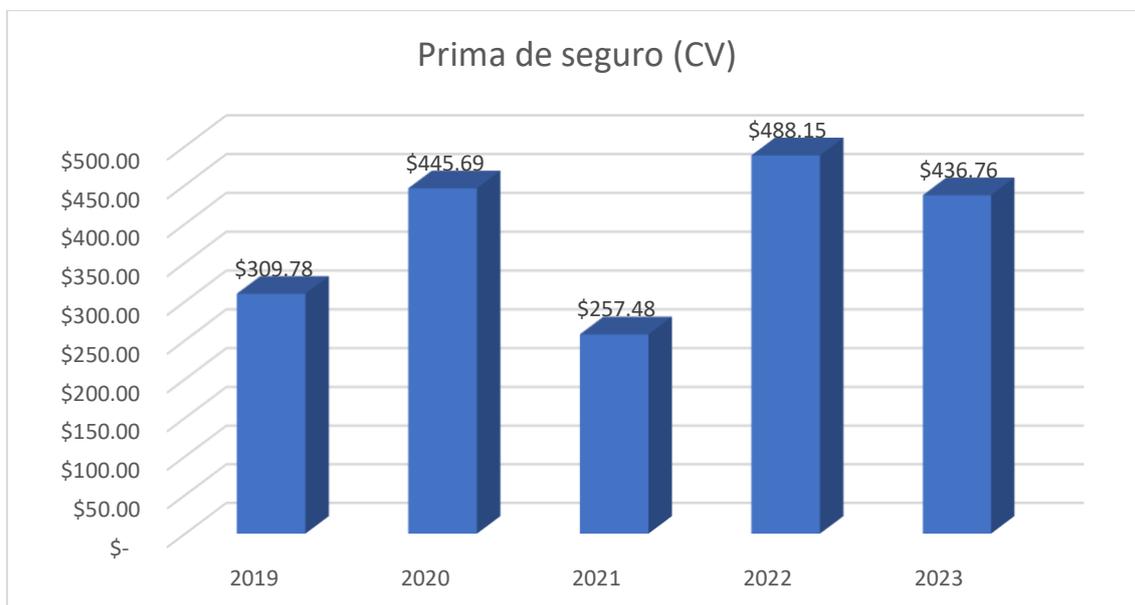
Nota. La ilustración indica la variación del costo del flete durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

Se puede observar un incremento constante en los costos de flete desde el año 2019 hasta 2022, seguido por una reducción notable en el año 2023. En el año 2019 el costo fue de \$5.370, en 2020 hubo un aumento significativo a \$14.560 debido al número de contenedores importados en ese año, para el 2021 se importó 2 contenedores y el costo aumento a \$20.290 debido a la emergencia sanitaria que incrementó el precio del flete marítimo. Según El Comercio, (2022) “Los precios del transporte marítimo se dispararon desde inicios de 2021, tras el primer año de la pandemia del covid-19. El pico más alto se alcanzó en septiembre de ese año, cuando se llegó a pagar USD 10 377 por cada contenedor” En 2022 se observa el costo más alto que asciende a \$30.190 por el número de contenedores que se incrementó en 2 con respecto al año anterior a inicios de ese año el costo del flete marítimo continuó subiendo, pero para marzo de 2022 los precios del flete empezaron a disminuir debido a que la demanda internacional se redujo. Para 2023 a pesar de que se importó 3 contenedores más que en el año 2021 el costo disminuyó drásticamente a \$8.600 puesto que se volvió a estabilizar el precio del flete en el mercado.

9.2.3. Costo prima de seguro

Ilustración 6

Variación de costo de prima de seguro



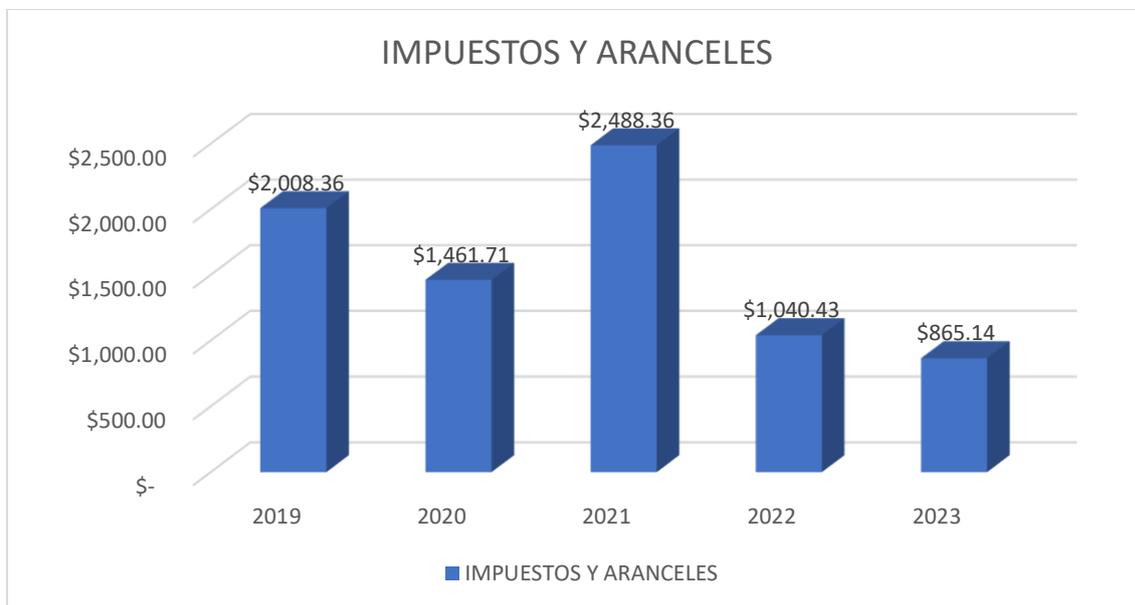
Nota. La ilustración indica la variación del costo prima de seguro durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

En el año 2019, la prima de seguro fue de \$309,78. En 2020, aumentó a \$445,69; este incremento se basó en el valor de la mercancía importada ese año. Para 2021, disminuyó a \$257,48, porque se redujo el valor de la mercancía que normalmente la empresa importa debido a problemas en el precio del flete marítimo. En 2022, el costo aumento a \$488,15 debido a un incremento en el número de importaciones y disminución del precio en el flete marítimo. Finalmente, en el año 2023, se registró una disminución a \$436,76 esto referido a que los conceptos sobre el que se realiza el cálculo de la prima (sumatoria del FOB + Flete marítimo + otros gastos) se volvió a estabilizar luego de la crisis sanitaria.

9.2.4. Impuestos y aranceles

Ilustración 7

Variación de impuestos y aranceles



Nota. La ilustración indica la variación del costo de impuestos y aranceles durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

Para el año 2019 se pagó \$2.008,36 en impuestos y aranceles, en 2020 la cantidad disminuyó a \$1.461,71, en 2021 hubo un aumento significativo a \$2.488,36, para en 2022 la cantidad pagada bajó a \$1.040,43 y en el año 2023 se muestra una disminución notable a \$489,76. Este gráfico muestra cómo los impuestos y aranceles han fluctuado durante estos cinco años para este sector particular de la economía de Ecuador, estos datos se muestran en base al cálculo de la base imponible de la importación para fodiña el 0,5% y Ad valorem según el tipo de mercancía que se ha importado.

9.2.5. Costos variables

Ilustración 8

Variación de los costos variables



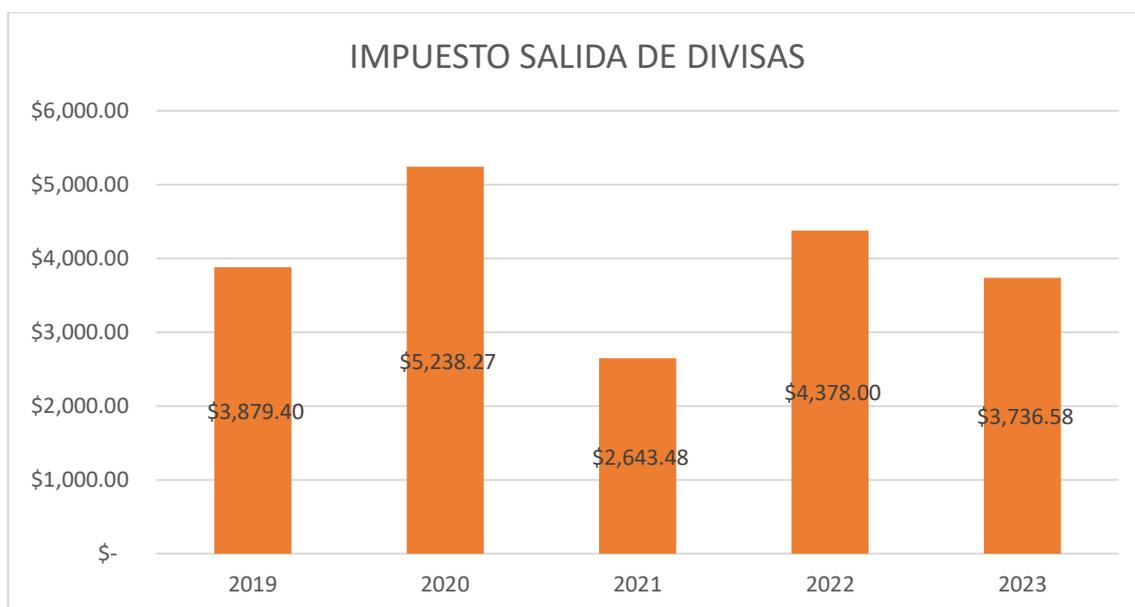
Nota. La ilustración indica la variación de los costos variables durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

En el año 2019, los costos variables fueron de \$6.844,52. Hubo un aumento significativo en el año 2020, en el costo variable alcanzando a \$11.444,19 debido a que en ese año aumento la cantidad de mercancía importada y se incrementaron gastos adicionales en la actualización de la firma electrónica del encargado del proceso de importación, en la devolución de un contenedor y monitoreo del mismo . Para 2021 se observa una disminución notable en el costo variable reduciéndose a \$5.811,87, refiriéndose esto a una disminución en la cantidad y valor de bienes importados. En 2022, los costos variables mostraron un ligero aumento a \$8.391,43 reflejando una recuperación en la cantidad de mercancía importada. En el año 2023, los costos variables aumentaron a \$10.106,79 indicando un aumento en la cantidad y valor de bienes importados.

9.2.6. Impuesto salida de divisas (ISD)

Ilustración 9

Variación de impuesto salida de divisas (ISD)



Nota. La ilustración indica la variación del costo del impuesto salida de divisas durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

En el año 2019, la tarifa del impuesto a la salida de divisas se mantuvo constante en el 5%, y se pagó un total de \$3.879,40. A pesar de que la tarifa continuó en el 5% en 2020, se observa un aumento significativo en el pago del impuesto, ascendiendo a \$5.238,27, lo que indica un incremento en la cantidad de productos importados ese año. Para 2021, la tarifa se mantuvo en el 5%, pero el pago del impuesto disminuyó a \$2.643,48, lo que podría reflejar una disminución en las actividades de importación.

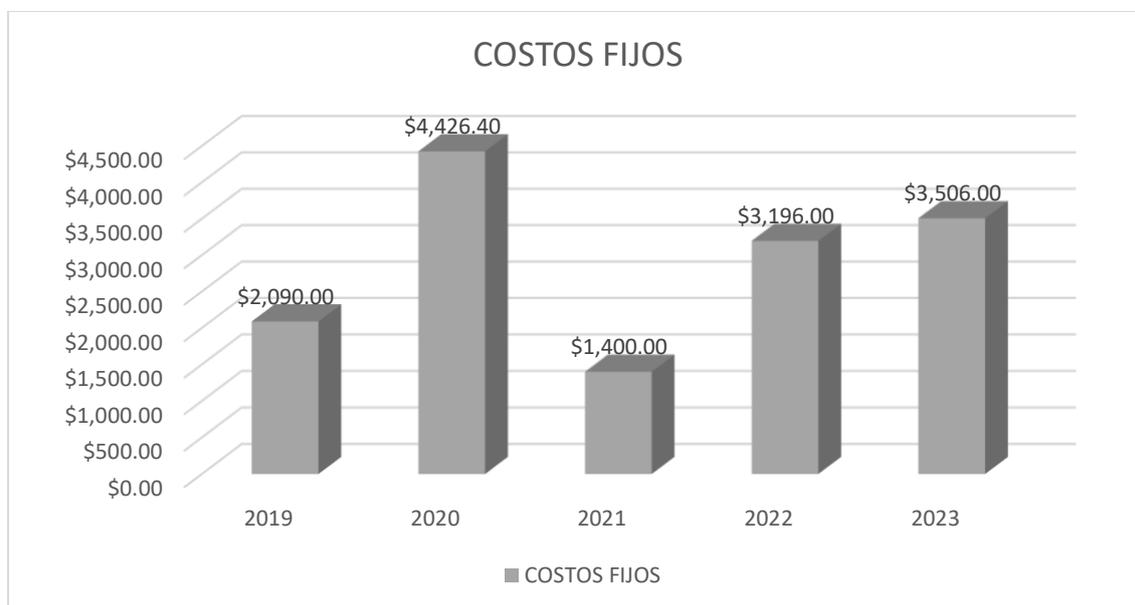
Según el SRI (2023), “en el año 2022 hubo una serie de reducciones en la tarifa a lo largo del año: comenzando desde el 01 de enero en 4.75%, el 01 de abril en 4.50%, el 01 de julio en 4.25% y para el 01 de octubre en 4%”. El pago de este impuesto fue de \$4.378; aunque la tarifa disminuyó, la cantidad pagada fue mayor que en 2021 debido a un aumento en la cantidad de productos importados ese año.

Para el año 2023, según el SRI (2023), “la tarifa continuó disminuyendo: empezando el 01 de enero en 4%, el 01 de febrero en 3.75% y para el 01 de julio en 3.50%”. El pago fue de \$3.736,58 lo que indica que, aunque las tarifas disminuyeron, el pago se mantuvo relativamente estable en comparación con 2019.

9.2.7. Costos fijos

Ilustración 10

Variación de costos fijos



Nota. La ilustración indica la variación de los costos fijos durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

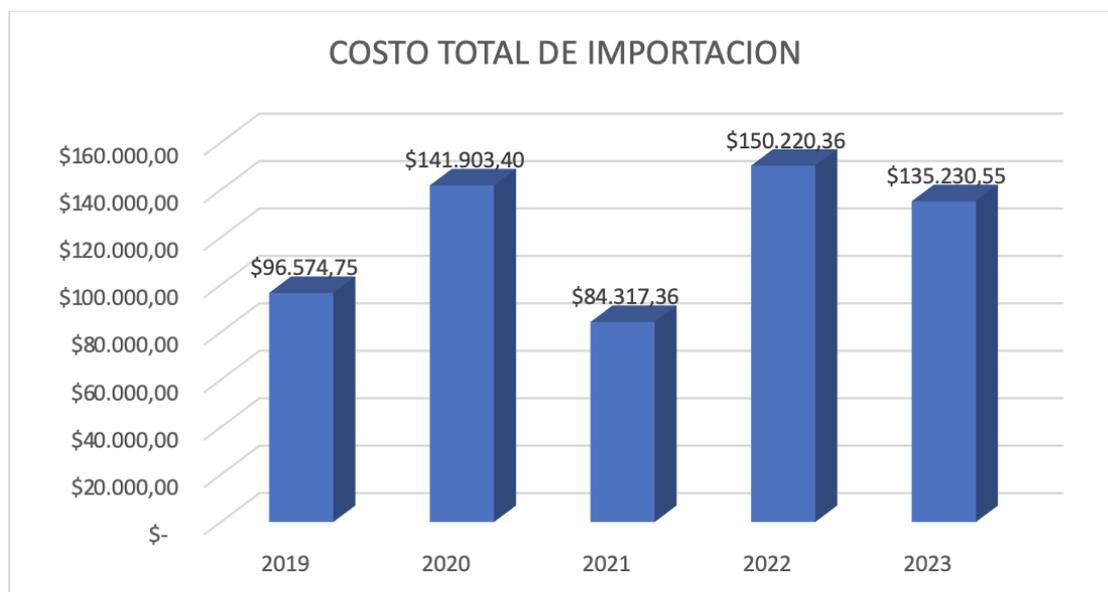
En el año 2019 los costos fijos fueron de \$2.090 debido a que se realizó 2 importaciones de 3 contenedores. En 2020 hubo un aumento en los costos fijos a \$4.426,40 lo que indica un aumento a 4 en el número de importaciones y a 6 en el número de contenedores. Para 2021 se observa un decrecimiento notable en los costos fijos a \$1.400, refiriéndose esto a una disminución a una importación de 2 contenedores. En 2022 costos fijos aumentaron a \$3.196 reflejando una recuperación a 3 importaciones de 4 contenedores. En el año 2023, los costos fijos aumentaron a \$3.506 debido a que se realizaron 3 importaciones de 5 contenedores.

Estos costos fijos se incrementan y disminuyen de acuerdo con el número de importaciones que se realizó en el año por el pago de honorarios del agente de aduana. Por otra parte, al agente de carga se realizó el pago en base a los números de contenedores importados durante esos años.

9.2.8. Costo total de importación

Ilustración 11

Variación del costo total de Importación



Variación Porcentual	-	47%	-41%	78%	-10%
----------------------	---	-----	------	-----	------

Nota. La ilustración indica la variación del costo total de importación durante el período 2019-2023. Elaborado por los autores en base a la tabla 6.

En el año 2019, el costo de importación fue de \$96.574,75, lo que se considera un punto de partida para el período de estudio. En 2020, hubo un aumento considerable a \$141.903,40 lo que representa un incremento del 47% con respecto al año anterior, debido al aumento de la demanda para combatir la crisis sanitaria (COVID-19). Para 2021, se observa una disminución drástica a \$84,317.36, lo que podría indicar un decrecimiento del 41% en las importaciones como resultado de la pandemia de COVID-19 y sus efectos en la economía global y el comercio. En 2022, el costo subió nuevamente a \$150.220,36, demostrando un incremento del 78% con respecto al año anterior, debido al aumento de los fletes marítimos y la adaptación a las nuevas condiciones del mercado. Para el año 2023, se registra una disminución a \$135.230,55 lo que refleja un decrecimiento del 10% del costo de importación con respecto al año anterior, evidenciando una estabilización del mercado.

9.3. Impacto de la contratación de los servicios de una empresa logística para la consolidación de mercancías en China

En el año 2023 Proimsa decide realizar la importación de nuevos productos como visión de una diversificación de su cartera de productos. Además de importar productos de fumigación y maquinaria agroforestal, añade a su pedido equipos como motosierras, cortasetos y tijeras eléctricas, tijeras y serruchos de podar, cercas eléctricas agrícolas, y herramientas para agricultura variada (palas, picos, azadas, rastrillos, hoz, machetes).

Anterior a la última importación del 2023, la empresa realizaba compras a 4 proveedores en la cual el 70% de productos que la empresa importa adquiere a TK PLAST CO.LTD, llegando a ser su proveedor principal y socio comercial estratégico con el que lleva una relación comercial de 15 años. El proveedor principal ayudaba a Proimsa a gestionar la consolidación de mercancías en su bodega, recibiendo las mercancías de otros proveedores a los que la empresa realiza la compra. Pero al subir el número de proveedores a más de 10 en su última importación del 2023, TK PLAST CO. LTD presentó problemas en logística y recepción de las mercancías.

Ante esta situación y para su próxima importación, Proimsa desea contratar una empresa logística – agente de carga - que posea una bodega en China con el propósito de enviar las mercancías de todos sus proveedores a este sitio para que sean consolidadas y posteriormente enviado a Ecuador. La empresa ha realizado la cotización del servicio de consolidación de mercancías a empresas logísticas de carga ecuatorianas con el que se analiza el impacto de este costo adicional que se sumará en los costos de importación.

La siguiente tabla refleja los costos de la última importación de Proimsa del 2023

Tabla 7*Resumen de costos de la última importación de Proimsa año 2023*

Año	2023
Numero de importaciones	1
Volumen	40HC
Número de contenedores	1
Concepto	Valor
FOB	\$ 39.294,46
Flete marítimo (cv)	\$ 2.560,00
Costo y Flete	\$ 41.854,46
Prima de seguro (cv)	\$ 156,05
Total, Costo, Seguro y Flete (CIF)	\$ 42.010,51
Impuestos y aranceles	\$ 375,38
Ad-valorem	\$ 165,36
Fodinfra	\$ 210,02
Costos variables	\$ 2.494,80
Impuesto salida de divisas	\$ 1.195,40
Servicio Bancario salida de divisas	\$ 125,02
Gastos locales	\$ -
Otros gastos	\$ -
Bodegaje	\$ 344,38
Estibaje	\$ 125,00
Flete terrestre	\$ 705,00
Costos fijos	\$ 826,00
Agente de aduana	\$ 276,00
Agente de carga	\$ 550,00
COSTO DE IMPORTACION	\$ 45.706,69

Nota. La tabla muestra el resumen de los costos de la última importación realizada por Proimsa del 2023. Elaborado por los autores en base a información proporcionada por Proimsa.

9.3.1. Comparación de costos de importación original vs costos de importación + servicio de consolidación de mercancía.

Al costo de importación del 2023 se suma el costo por el servicio de consolidación de mercancías de las empresas logísticas de carga ecuatorianas.

Costo de servicio consolidación de mercancías Empresa A : \$514,05

Costo de servicio consolidación de mercancías Empresa B: \$698,00

Costo de servicio consolidación de mercancías Empresa C: \$1250,00

Tabla 8

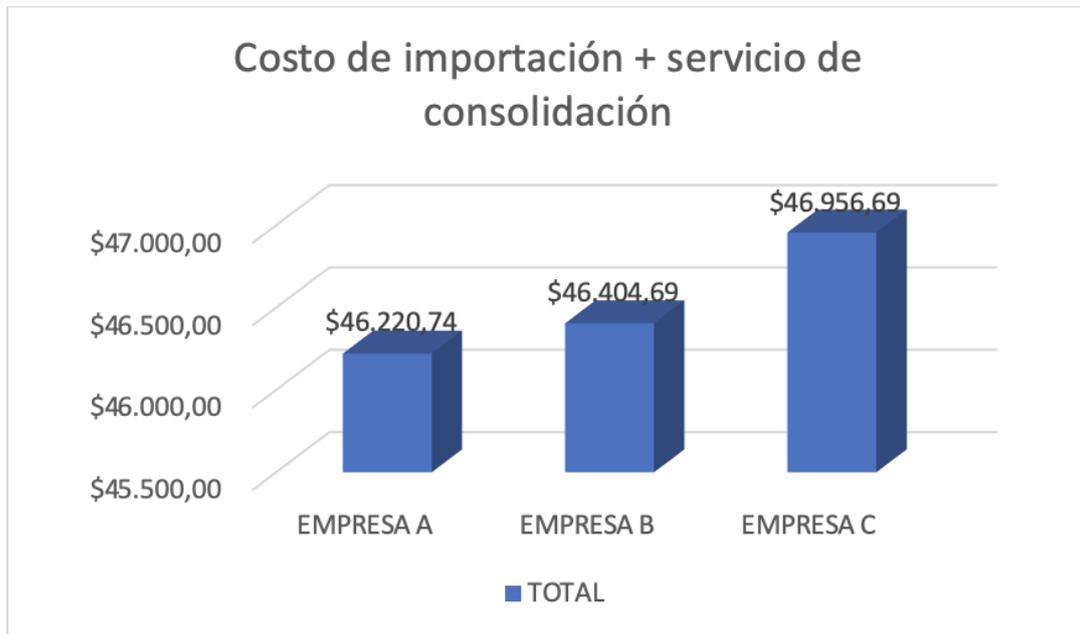
Costos de importación más costo de servicio de consolidación de mercancía

COSTO DE ULTIMA IMPORTACIÓN 2023	\$45.706,69	\$45.706,69	\$45.706,69
(+) CONSOLIDACIÓN	\$ 514,05	\$ 698,00	\$ 1.250,00
TOTAL	\$46.220,74	\$46.404,69	\$46.956,69

Nota. La tabla muestra el costo de ultima importación más el costo por servicio de consolidación de mercancía en base a 3 proformas de empresas logísticas de carga ecuatorianas. Elaborado por los autores en base a información proporcionada por Proimsa.

Ilustración 12

Variación del Costo total de importación más servicio de consolidación de mercancías



INCREMENTO (%)	1,12%	1,53%	2,73%
-----------------------	--------------	--------------	--------------

Nota. La ilustración muestra el costo de la última importación más el servicio de consolidación de diferentes empresas. Elaborado por los autores en base a información proporcionada por Proimsa.

Con los servicios de la empresa A, existe un incremento del 1,12% en el costo total de importación, representando un costo de servicio de consolidación más bajo entre las 3 empresas cotizadas. Por otro lado, al contratar el servicio de la empresa B, los costos de importación incrementarían en un 1,53%. Finalmente, al contratar el servicio de la empresa C los costos de importación se incrementarían en un 2,73% debido a que su bodega se encuentra alejada de la mayoría de proveedores de Proimsa.

10. Conclusiones

Las importaciones son necesarias para el crecimiento económico y clave para satisfacer la demanda de bienes que no se producen localmente. A su vez las importaciones de bienes de capital impulsan un mayor desarrollo de las actividades productivas del país, siendo la agricultura una de las actividades más importantes. Al ser Ecuador exportador de bienes primarios, la agricultura desempeña un papel vital en la economía.

Proimsa es una empresa que importa maquinaria agrícola desde China. Tras analizar el proceso de importación de la empresa durante el periodo 2019-2023 mediante el diagrama de flujo y la elaboración de una ficha del proceso de importación, se identificó con mayor facilidad que existen 14 subprocesos fundamentales que permiten una correcta gestión de sus actividades internas y 13 subprocesos externos que dan como resultado que la mercancía importada pueda circular libremente en el territorio ecuatoriano.

En el último año la empresa aumentó sus importaciones al igual que la cantidad de sus proveedores, esto dificultó el proceso de importación, específicamente la agrupación de mercancías ya que, al no contar con un agente de carga con bodegas en China, Proimsa depende de su principal proveedor para realizar dicha actividad. Sin embargo, la situación es insostenible, lo que obliga a la empresa a buscar una solución efectiva.

Se identificó también que se puede optimizar la desaduanización de la mercancía aplicando el despacho anticipado para la transmisión de la declaración aduanera de importación (DAI), de este modo adelantar el procedimiento administrativo de despacho y reducir el tiempo de permanencia de la mercancía en el depósito temporal en el terminal portuario de Guayaquil.

La revisión de los costos de importación de Proimsa revela que el costo total de importación se ve afectado significativamente en un incremento del 207% en el periodo 2020 al 2022 debido a la fluctuación de precios del servicio de flete marítimo esto a causa del COVID-19.

En cuanto a la contratación de una empresa de logística para realizar las actividades de agrupación de mercancías en China, Proimsa optimizaría su proceso de importación. Con este servicio, la empresa ya no dependería de su proveedor principal

para realizar la consolidación de mercancías de varios proveedores antes del embarque. Además, sus costos de importación no aumentarían significativamente, ya que el incremento sería entre el 1,12% y el 2,73%, lo cual tampoco afectaría el precio final del producto significativamente, al igual que su rentabilidad. En conclusión, estos resultados le permitirían a Proimsa seguir expandiendo su línea de negocios y realizar compras a más de 10 proveedores evitando retrasos en su logística de importación.

11. Bibliografía

- Ekos (2023). *Ranking de principales rubros de importaciones del Ecuador, Enero a Mayo de 2023*. Ekos Negocios. <https://ekosnegocios.com/articulo/ranking-de-principales-rubros-de-importaciones-del-ecuador-enero-a-mayo-de-2023>
- SENAE. (s/f). *Para Importar*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Recuperado el 16 de Junio de 2024, de <https://www.aduana.gob.ec/servicio-al-ciudadano/para-importar/>
- Aguirre, I., Andrade, C., & Segovia, S. (2023). *Informe de resultados de Comercio Exterior*. Banco Central del Ecuador. https://www.bce.fin.ec/.https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/ComercioExterior/informes/ResultCE_032023.pdf
- Montoya- Barreiros, M. (2022). *¿Qué es un arancel?*. El orden mundial. <https://elordenmundial.com/que-es-arancel/>
- Enríquez, C. (2021). *La reforma arancelaria traerá una reducción de precios a escala nacional*. Revista Lideres. <https://www.revistalideres.ec/lideres/reforma-arancelaria-reduccion-precios.html>
- Ibarra-Villalba, M. (2022). *Un Acuerdo Comercial con China, Oportunidades y desafíos*. Revista Industrias. <https://revistaindustrias.com/un-acuerdo-comercial-con-china/>
- MIPRO. (2023). *Tratado de libre comercio Ecuador - China*. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/01/2023.01.20-ACC-CHINA.pdf>
- Mujica, A. (2023). *Guía sobre la importancia de la gestión logística (2023)*. Driv.in. <https://driv.in/blog/importancia-logistica>

Suárez Ponce, D. B., Cruz Reyes, J., & Pérez Pérez, M. (2022). El campesino en la agricultura capitalista: sus manifestaciones en Ecuador. *Economía y desarrollo*, 166(2). http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S0252-85842022000200007&script=sci_arttext&tlng=en

BCE. (2023). *La economía ecuatoriana registró un crecimiento interanual de 0,7% en el primer trimestre de 2023*. Banco Central del Ecuador. <https://www.bce.fin.ec/boletines-de-prensa-archivo/la-economia-ecuatoriana-registro-un-crecimiento-interanual-de-0-7-en-el-primer-trimestre-de-2023>

Ponce – Cevallos, J. (2016). *La política agropecuaria ecuatoriana. Hacia el desarrollo territorial rural sostenible 2015-2025*. Consejo Nacional de Competencias. <https://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2021/03/01-06PPP2015-POLITICA01.pdf>

Lisintuña, R. (2019). *Importación para consumo, Régimen 10*. Comunidad Todo Comercio Exterior Ecuador. <https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/importacion-para-consumo-r-gimen-10>

Comité de Comercio Exterior (2023). *Resolución N.o 002-2023*. Entrada en vigor: Resolución COMEX Nro. 002-2023 / Arancel del Ecuador. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/Resolución-002-2023-1.pdf>

FAO (s.f). *Mecanización Agrícola Sostenible*. (s/f). Fao.org. Recuperado el 10 de abril de 2024, de <https://www.fao.org/sustainable-agricultural-mechanization/es/>

Gómez, P. (2019). “*Costos de importación y su impacto en la rentabilidad en la importadora “Cladeli” de la ciudad de Quito*”. Universidad Regional Autónoma de los Andes.

Moyolema, J. (2022). “*Costos de importación y rentabilidad caso empresa Moyolsa*”. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

- Muños, D. (2020) “*Los costos de importación y la rentabilidad de la empresa EM Electronics de la ciudad de Ambato*”. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Guachicullca, M. (2022) “*Costos de importación y su impacto en la rentabilidad de una empresa importadora de calzado en la ciudad de Cuenca*”. Universidad Politécnica Salesiana
- Robbins, S. P., & Coulter, M. (2018). *Administración* (13.a ed.). Pearson.
- UNAM (2011). *Importación y Exportación en México*. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/10.pdf>
- Lafuente, F. (2012). *Aspectos del comercio exterior: (ed.)*. S.I, Argentina: B – EUMED (p.13). <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/34500>
- Greco, O. (2009). *Diccionario de comercio exterior: (ed.)*. Buenos Aires, Argentina, Argentina: Valletta Ediciones (p.39).
<https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/66811>
- Ferrer, O.; Hirt, G.; Ramos, L. y Flores, M. (2004). *Introducción a los negocios en un mundo cambiante*. 4a ed., Ed. Mc Graw Hill. México DF, México
- Cortés, D. (2023). *¿Qué es la consolidación en logística?*. CEUPE European Business School. <https://www.ceupe.com/blog/que-es-la-consolidacion-en-logistica.html>.
- Martin, M. (2020). *La nueva versión INCOTERMS 2020*. Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos, ISSN-e: 2660-7964, no 1, Universidad de Cádiz, 2020, pp. 147-151, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2020.i1.7>.
- Casadejús, J. M. (2023). *Manual de gestión financiera del comercio internacional: (3 ed.)*. Barcelona, Marge Books. Recuperado de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/235983?page=99>.
- DIAN. (2022). *Factura comercial en la determinación del valor en aduana de las mercancías importadas*. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

https://www.dian.gov.co/aduanas/aspectecmercancias/valoracion_de_mercancias/Temas_de_interes/Documents/Cartilla-Factura-comercial-CT-COA-0124.pdf

Invoice Simple. (2023). *¿Qué es una factura pro forma? Invoice Simple*. Estrategia y consejos para pequeñas empresas. <https://www.invoicesimple.com/es/blog/what-is-proforma-invoice>

Valenzuela V. E. Muñoz A. M. y Torres L. P. (2021). *Comercio internacional: temas relevantes y definiciones*. ed Santiago de Chile, RIL editores. Recuperado de <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/188579?page=169>.

Rial, A. (2022). *COMERCIO EXTERIOR: los documentos que no te pueden faltar*. PARTE 2. Factura comercial. <https://es.linkedin.com/pulse/comercio-exterior-los-documentos-que-te-pueden-faltar-andrea-rial-1f>

SENAE. (2022). *Registro de la Declaración Aduanera de Importación*. (2022). Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. <https://www.gob.ec/senae/tramites/registro-declaracion-aduanera-importacion>

Aguilar, R. (2021). *¿Qué son los costos de Importación?*. American Savings Now. <https://es.linkedin.com/pulse/qué-son-los-costos-de-importación-american-savings-now-asn>

OMC. (s/f). *Aranceles*. wto.org. Recuperado el 20 de abril de 2024, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm

Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2018). *Negocios internacionales: Ambientes y operaciones*. (15.a ed.). Pearson.

iContainers. (s/f). *¿Qué es el flete marítimo?*.. iContainers. Recuperado el 14 de abril de 2024, de <https://www.icontainers.com/es/ayuda/flete-maritimo/>

Pinilla-Barcelona, J. (2018). *Manual técnico de comercio exterior*: (ed.). Bubok Publishing S.L. (p. 237). <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/51211/>

- Sabando-Mendoza, D (2020). *¿Qué debo conocer para la desaduanización de mercancías importadas?* Comunidad Todo Comercio Exterior Ecuador. <https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/que-debo-conocer-para-la-desaduanizaci-n-de-mercanc-as>
- Mondragón, V. (2015). *¿Qué son los agentes de carga?* Diario El Exportador. <https://www.diariodelexportador.com/2015/07/que-son-los-agentes-de-carga.html>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2008). *Programa de capacitación Agentes de Aduana.* aduana.gob.ec. https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/material_de_estudio_SICE.pdf
- Zúñiga Hernández, J. L. (2022). *Aforo aduanero virtual: la tecnología al servicio del control aduanero y de la facilitación del comercio.* <https://catradeconsulting.com/wp-content/uploads/2022/07/REVISTA-LOGOS.-JL-ZUNIGA.1-1.pdf>
- Martínez, R., García, B., & Steiner, E. (2017). *Transporte de mercancías.* En F. Ruiz de Arbuló López (Ed.), *Logística y cadenas de suministro* (pp189-210). Pearson Education.
- Hernández Sampieri, Roberto., Fernández Collado, C.& Baptista Lucio, M.P. (2014). *Metodología de la investigación* (6° ed., pp. 93). México: McGraw Hill Interamericana Editores S.A. de C.V
- Kerlinger, F.N. (1979,) *Enfoque conceptual de la investigación del comportamiento* (pp. 116). México, D.F.: Nueva Editorial Interamericana
- Enríquez, M. S. (2022). El precio de los fletes marítimos bajó por la demanda. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/precio-fletes-maritimos-bajo-demanda.html>
- SRI. (2023). Impuesto a la Salida de Divisas ISD. Servicio de Rentas Internas. <https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-la-salida-de-divisas-isd>

12. Apéndice/Anexos

- **Anexo 1**

Cuestionario de aplicación para entrevista

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA SEDE CUENCA

**Cuestionario de aplicación dirigido al responsable del proceso de importación y
responsable del proceso financiero de la empresa Proimsa**

Objetivo: Analizar la información del proceso de importación que realiza la empresa Proimsa durante el periodo 2019-2023 mediante la recolección de información detallada.

Método: Entrevista

1. ¿Cuánto tiempo lleva la empresa dedicándose a las actividades de importación?

2. ¿Quiénes son las personas o departamentos involucrados en el proceso de importación?

3. ¿Cuál es la principal mercancía que importan?

4. ¿Desde qué país/es realizan la importación?

5. ¿Cuáles son los principales pasos o etapas que la empresa debe seguir para llevar a cabo el proceso de importación de mercancías?

6. ¿Qué documentos se requieren en el proceso de importación?

7. ¿Qué tiempo destina para realizar las diferentes actividades del proceso de importación?

8. ¿Cuáles son los principales obstáculos o problemas que se presentan en el proceso de importación?

9. ¿Cuáles son los costos que deben considerarse en el proceso de importación?

Muchas gracias, por su participación.

Anexo 2

- Proforma Invoice

		ADD:NO. 5 CHINA			
		PROFORMA INVOICE			
Attention:		Invoice No. :			
Company Name:		Invoice Date: 2023/10/24			
Company Address: Calle Del Batan 742 y Unidad Nacional, Cuenca-Ecuador (South America)		Payment Term:			
Contact Person: Proimsa		Departure Port: FOB ningbo			
Telephone No.:		Destination Port :			
E-mail:		Delivery time: After received money 30-45days			
FAX:					
MODEL NO.	PIC FOR REFERENCE	Description	Total Quantity (PCS)	Unit Amount (USD)	Amount (USD)
CG520		1. Engine model: IE44F-5 2. Engine type: air-cooling, two-stroke, single cylinder 3. Displacement: 52cc 4. Max power: 1.47kw/6500-7000rpm 5. Idle speed : 3000±200rpm 6. Oil mixture: 25:1 7. Fuel tank capacity: 1200ml 8. Working pole size: 28mm 9. Engine color box size: 33*23*30cm 10. Pole carton size: 165*10*10.5cm 11. N/G Weight: 7.5/9kgs with 80t alloy blade and NT-C04 harness			
Fo Forwarder Information <input checked="" type="checkbox"/> FOB <input type="checkbox"/> CNF <input type="checkbox"/> CIF			Freight: \$0.00		
Company Name:					
Contact Person: Miss					
Telephone No. : +86					
Fax No. : +86					
Total:					
Regarding the Contract					
I.WARRANTY					
1) 1 Years warranty offered for the engine after the buyer receives the products, to be more specifically, warranty for main parts like carburetor, crankshaft, cylinder, ignition system etc. The seller will make a judge of the complaints from the buyer, which come after one year' s receivement of the products. 2) However, the buyer should always issue reports with videos or pictures for us to check. After checking and the seller confirms that it' s due to the seller' s own mistakes, the seller will offer free spare parts and technical assistance. 3) For other situations not mentioned above, the seller won't offer warranty.					
II.Term of Shipment					
Price is quoted on FOB Ningbo port. The buyer is responsible for local customs and federal laws.					
III.TERM OF CONTRACT					
This sales confirmation represents as a binding contract once it is signed by both parties. All transferred funds including the deposit are non refundable. The contract cannot be cancelled unless agreed to by both parties by signed written notice. Funds are non refundable should the buyer experience difficulty with their local customs					

Anexo 3

- Póliza de seguro (seguro de transporte)

Seguros

La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros para efectos de control asignó al presente formulario, el registro número 5

Aplicación de Seguro de Transporte

Poliza No. 371548 **Aplicación No. 22**

La siguiente mercadería se declara en aplicación a la POLIZA FLOTANTE No. _____ emitida a favor de PROIMSA _____ para el viaje desde CHINA _____ hasta Ecuador _____ sobre el VAPOR -CAMION _____ (Vapor, camión, avión) de A DECLARAR _____ (Bandera, agencia, Cia) anunciada para el día _____ A CONFIRMAR _____ consignada _____ A DECLARAR _____

Este formulario no será válido sin la firma, sello y número asignado por la Compañía. **Fecha (mm/dd/aaaa): 1/18/2024**

Marca	Nos	Peso Bruto Kgs.	Cantidad de Bultos	Contenido	Valor Asegurado	%	Prima	Observaciones
No. Pedido	2023KFR 2031			EQUIPOS, MAQUINARIAS Y REPUESTOS AGRICOLAS Y AGRO FORESTALES Embalaje apropiado al tipo de mercadería Todo Riesgo - Importaciones Der. Arancel: 0.00 % Gastos Aduana: 0.00 % G.Salvavarda: 0.00 % Sobreseguro: 0.00 % Superbancos: 3.50 % Imp. Campesino: 0.50 % FOB \$41692.91 FLETE \$3300.00 GASTOS \$4878.25 MERCADERIA: FUMIGADORAS Y SUS PARTES: FUMIGADORAS, REPUESTOS FUMIGADORAS, MANGUERAS AGRICOLAS DE FUMIGACION EQUIPO AGROFORESTAL Y SUS PARTES: MOTOSIERRAS ELECTRICAS, REPUESTOS MOTOSIERRAS ELECTRICAS, DESBROZADORAS AGRICOLAS, CORTASETOS ELECTRICO HERRAMIENTAS AGRICOLAS, TIJERAS DE PODA, CUCHILLOS DE INJERTO, ASPERSORES CERCAS ELECTRICAS AGRICOLAS Y SUS PARTES, ALAMBRE PARA CERCA ELECTRICA AGRICOLA FERTILIZADORAS MANUALES	Costo y Flete: USD 49,871.16 Valor total asegurado: USD 49,871.16	0.3000	USD 149.61 Iva: USD 18.73 Derechos: USD 0.45 Super Bancos: USD 5.24 Imp. Campesino: USD 0.75 Prima Total: USD 174.78	COBERTURA En sujecion a lo estipulado en las condiciones particulares y generales de la presente poliza DEDUCTIBLE En sujecion a lo estipulado en las condiciones particulares y generales de la presente poliza FE: 1/18/2024 3:23 PM

Nota: De conformidad con las condiciones de la Póliza, los asegurados, o sus Embarcadores, llenarán este formulario en duplicado y lo remitirán a _____ en Ecuador o a sus Agentes Autorizados antes de efectuado el embarque o despacho. La compañía o el Agente devolverá el duplicado debidamente sellado y firmado. _____ Seguros _____ no proporcionará cobertura ni será responsable del pago de ninguna reclamación, o la disposición de ningún beneficiario, en la medida que la disposición de dicha cobertura, el pago de dicha reclamación o la disposición de dicho beneficio infrinja cualquier prohibición o restricción implementada conforme a las resoluciones de las Naciones Unidas o de las sanciones comerciales y económicas, las leyes o las regulaciones de la Unión Europea, el Reino Unido o Estados Unidos de América.


 Representante Autorizado de la Compañía

El Asegurado:

PROIMSA

Anexo 4

- Commercial Invoice

Issuer [REDACTED] CHINA		COMMERCIAL INVOICE			
To PROIMSA ADD: [REDACTED] CUENCA-ECUADOR, SOUTH AMERICA PHONE (593) [REDACTED] CEL: [REDACTED]					No.: 1 [REDACTED]
Transport details FROM NINGBO, CHINA TO GUAYAQUIL ECUADOR BY SEA		S/C No.: [REDACTED]	Terms of payment : T/T		
Marks & numbers	Number and kind of packages; description of goods	Quantity	Unit price	Amount	
				FOB NINGBO	
	SPRAYERS				
N/M	MAC-25HD-1	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	MAC-25H-1	1SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	SPARE PARTS FOR SPRAYERS				
	Engine TU26	1SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Engine GX35	2SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	carburator GX35	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	upper and below rocker GX35	10SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Oil seal 15x25x6	10SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	oil cap GX35	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Connector B59	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	hose 1.2m	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	handle with filter	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Connector B61	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Connector	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Gasket connector male big hose 1.2m	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	90 Spray gun	30SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	60 Spray gun	30SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	52 Spray gun	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	30 Spray gun	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Joint-L768	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Adjusting ring	200SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Gasket	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	clum 4T GX35	5SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Strainer	30SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Air chamker	5SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	suction hose	10SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	V-packing	60SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	valve No22	120SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	preasure gauge	5SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Ball cock	60SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	valve No30	80SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	V-packing	100SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	pulley	5SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Air chamker	12SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	GASKET 25H-1	6SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	25H-1 connecting rod	15SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	25H-1 pressure gauge	10SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	25H-1 (ceramic piston)	12SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	PRESSURE CONTROL	3SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	SEAL OIL 22X35X8 25H-1	20SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	KIT COUPLING SUCTION N.22	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	KIT COUPLING SUCTION N.30	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	KIT COUPLING RETURN N.25H-1	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	PLASTIC COUPLING TO STRAINER	50SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
	Adjusting ring 25H -1 (FOC)	6SETS	USD [REDACTED]	USD [REDACTED]	
TOTAL:		1768SETS		USD6100,70	

Anexo 5

- Packing List

Issued by [REDACTED], CHINA		PACKING LIST				
To PROIMSA ADD: C [REDACTED] CUENCA-ECUADOR, SOUTH AMERICA PHONE (593) [REDACTED] CEL: (593) [REDACTED]						
No.: [REDACTED]		Date: NOV 02, 2023				
Marks & numbers	Number and kind of packages; description of goods SPECIFICATIONS	Quantity	Packages CTNS	G.W. KGS	N.W. KGS	VOL. CBM
	SPRAYERS					
N/M	MAC-25HD-1	50SETS	50	1474	1424	4,98
	MAC-25H-1	1SETS	1	11	10	0,02
	SPARE PARTS FOR SPRAYERS		8	130,5	122,5	0,33
	Engine TU26	1SETS				
	Engine GX35	2SETS				
	carburetor GX35	20SETS				
	upper and below rocker GX35	10SETS				
	Oil seal 15x25x6	10SETS				
	oil cap GX35	20SETS				
	Connector B59	100SETS				
	hose 1.2m	20SETS				
	handle with filter	20SETS				
	Connector B61	100SETS				
	Connector	100SETS				
	Gasket connector male big hose 1.2m	100SETS				
	90 Spray gun	30SETS				
	60 Spray gun	30SETS				
	52 Spray gun	50SETS				
	30 Spray gun	20SETS				
	Joint-L768	100SETS				
	Adjusting ring	200SETS				
	Gasket	20SETS				
	clum 4T GX35	5SETS				
	Strainer	30SETS				
	Air chamber	5SETS				
	suction hose	10SETS				
	V-packing	60SETS				
	valve No22	120SETS				
	pressure gauge	5SETS				
	Ball cock	60SETS				
	valve No30	80SETS				
	V-packing	100SETS				
	pulley	5SETS				
	Air chamber	12SETS				
	GASKET 25H-1	6SETS				
	25H-1 connecting rod	15SETS				
	25H-1 pressure gauge	10SETS				
	25H-1 (ceramic piston)	12SETS				
	PRESSURE CONTROL	3SETS				
	SEAL OIL 22X35X8 25H-1	20SETS				
	KIT COUPLING SUCTION N.22	50SETS				
	KIT COUPLING SUCTION N.30	50SETS				
	KIT COUPLING RETURN N.25H-1	50SETS				
	PLASTIC COUPLING TO STRAINER	50SETS				
	Adjusting ring 25H-1 (FOC)	6SETS				
	TOTAL:	1768SETS	59	1615,5	1556,5	5,33
SAY TOTAL PACKED IN FIFTY NINE CTNS ONLY. FROM NINGBO,CHINA TO GUAYAQUIL ECUADOR BY SEA						

Anexo 6

- Proforma transporte marítimo



REGISTRO DE FLETE OT100
EMBARQUE
FECHA EMISION 04/11/2023
FECHA PAGO 07/11/2023

CLIENTE PROIMSA
RUC
DIRECCION CUENCA - ECUADOR

DESCRIPCION	CANTIDAD	TIPO	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
FLETE MARITIMO INTERNACIONAL	1	40 HQ	\$ 2.350,00	\$ 2.350,00
THC	1	40 HQ	\$ 210,00	\$ 210,00
-				
-				
-				
TOTAL:				\$ 2.560,00

NOTA: FLETE MARITIMO INTERNACIONAL - PROIMSA - HBL:
NOVIEMBRE 08, 2023 - NAVE: VALOR V. 2406E - 1x40 HQ

Según REGLAMENTO DE COMPROBANTES DE VENTA, RETENCIÓN Y DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS decreto 430
Capitulo 1 articulo 4 literal 3, el conocimiento de embarque (GUIA) es el comprobante autorizado por el Servicio
de Rentas Internas

Anexo 7

- Bill of Lading

Shipper [Redacted] CHINA		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">MB/L Number [Redacted]</td> <td style="width: 50%;">HB/L Number [Redacted]</td> </tr> </table>		MB/L Number [Redacted]	HB/L Number [Redacted]												
MB/L Number [Redacted]	HB/L Number [Redacted]																
Consignee PROINSA RUC [Redacted] SOUTH AMERICA PHONE +593 [Redacted]		 Cia. Maritima Guayaquil S.A. Co., Limited															
Notify party RUC [Redacted] GUAYAQUIL - ECUADOR		The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in Charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned below. One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness where of the original Combined Transport Bill of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Pre-carriage by</th> <th style="width: 50%;">Place of receipt</th> </tr> <tr> <td>Ocean Vessel VALOR V. 2406E</td> <td>Port of loading NINGBO, CHINA</td> </tr> <tr> <td>Port of discharge GUAYAQUIL, ECUADOR</td> <td>Place of delivery GUAYAQUIL, ECUADOR</td> </tr> </table>		Pre-carriage by	Place of receipt	Ocean Vessel VALOR V. 2406E	Port of loading NINGBO, CHINA	Port of discharge GUAYAQUIL, ECUADOR	Place of delivery GUAYAQUIL, ECUADOR	For Delivery of goods please apply to: RUC: [Redacted] [Redacted] [Redacted], GUAYAQUIL, ECUADOR T: [Redacted] F: [Redacted]									
Pre-carriage by	Place of receipt																
Ocean Vessel VALOR V. 2406E	Port of loading NINGBO, CHINA																
Port of discharge GUAYAQUIL, ECUADOR	Place of delivery GUAYAQUIL, ECUADOR																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Container No./Seal No.</th> <th style="width: 15%;">Marks and Numbers</th> <th style="width: 15%;">Number of Containers or packages</th> <th style="width: 15%;">Kind of packages</th> <th style="width: 15%;">Description of goods</th> <th style="width: 15%;">Gross weight</th> <th style="width: 15%;">Measurement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N/M</td> <td></td> <td>1208</td> <td>CARTONS</td> <td>SAID TO CONTAIN AGRICULTURE EQUIPMENT</td> <td>9078.510 KGS</td> <td>60.720 CBM</td> </tr> </tbody> </table>				Container No./Seal No.	Marks and Numbers	Number of Containers or packages	Kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	N/M		1208	CARTONS	SAID TO CONTAIN AGRICULTURE EQUIPMENT	9078.510 KGS	60.720 CBM
Container No./Seal No.	Marks and Numbers	Number of Containers or packages	Kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement											
N/M		1208	CARTONS	SAID TO CONTAIN AGRICULTURE EQUIPMENT	9078.510 KGS	60.720 CBM											
1*40HQ 1208CARTONS 9078.510KGS 60.720CBM																	
SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEALED.																	
* Total number of Containers or other packages (in words.) SAY ONE THOUSAND TWO HUNDRED AND EIGHT CARTONS ONLY CY-CY																	
Freight and charges FREIGHT COLLECT FLETE MARITIMO FCL TOTAL		Revenue tons Rate per Prepaid Collect	For and on behalf of [Redacted] \$ 2,560.00 Authorized Signature(s) \$ 2,560.00														
Exchanger rate	Prepaid at	Payable at	Place and date of issue NINGBO, CHINA														
	Total prepaid	Number of original B(s)/L THREE (3)															
Date	Signature	No: [Redacted]															

Anexo 8

- Copia Bill of Lading (no negotiable)

Shipper CHINA		MB/L Number HB/L Number	
Consignee PROINSA R/C SOUTH AMERICA PEDRE		OCEAN BILL OF LADING  Oceanic Maritime Shipping Corporation Co., Limited	
Notify party R/C GUAYAGUIL - ECUADOR		The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in Charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned below. One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bill of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.	
Pre-carriage by	Place of receipt	For Delivery of goods please apply to:	
Ocean Vessel	Voy.No.	R/C:	
VALOR	V. 2466E	R/C:	
Port of loading	NINGBO, CHINA	T: F:	
Port of discharge	GUAYAGUIL, ECUADOR	T: F:	
Place of delivery	GUAYAGUIL, ECUADOR		
Container No./Seal No.	Number of Containers	Kind of packages	Description of goods
N/M	1208	SAY TO CONTAIN	AGRICULTURE EQUIPMENT
Marks and Numbers	Containers	Gross weight	Measurement
		9078.510 KGS	60.720 CBM
COPIA NO NEGOCIABLE			
1*0000 1208 CARTONS 9078.510 KGS 60.720 CBM			
SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEALED.			
* Total number of Containers or other packages (in words.)		SAY ONE THOUSAND TWO HUNDRED AND EIGHT CARTONS ONLY CY-CY	
Freight and charges	Revenue tons	Rate per	Prepaid
FREIGHT COLLECT			Collect
FLETE MARITIMO FCL			For and on behalf of
TOTAL			\$ 2,560.00
			Authorized Signature(s)
			\$ 2,560.00
Exchanger rate	Prepaid at	Payable at	Place and date of issue
	Total prepaid	Number of original B(s)	THREE (3)
Date	Signature	No: 0000000000	

Anexo 9

- Factura contratación de servicio de Agente de Aduana para Nacionalización/Desaduanización



RUC : 170000410001
Dirección : Francisco Miranda 448 200 Y Nueva Loja Pto. 3

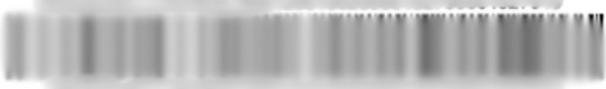
Obligado a llevar contabilidad : SI

FACTURA
Nº : 001 - 002 - [REDACTED]

Fecha y hora de Autorización : 07-12-2023 11:55:57

Nº Autorización : [REDACTED]

Clave de Acceso : [REDACTED]



Agente de Retencion Resolucion No. NAC-DNCRASC20-00000001

Contribuyente Especial Nº:

Ambiente : Producción

Tipo de Emisión : Normal

Cliente :	Proimsa	Teléfono :	[REDACTED]
CI/RUC/PAS :	[REDACTED]		
Dirección :	[REDACTED]		
Vendedor :	Oficina		

Codigo	Codigo Aux.	Descripción	Cantidad	Unid.	Precio	Desc.	Valor Total
01		Servicios De Nacionalizacion <small>TIPO DE TRAMITE: Desaduanización NO. LIQUIDACION: 4000000 NO. DECLARACION: 00000000000000000000 PEDIDO: 00000000000000000000 DISTRITO: GUAYAQUIL BULTOS: 1208 CARTONES CONTENIDO: FUMIGADORA MANUAL DE MOCHILA20L M B/L NO. 0567</small>	1.0000		276.0000	0.00	276.00

Información Adicional		
Forma de Pago	Tipo de Pago	Valor
Otros Con Utilización Del Sistema Financiero	Contado	309.12
Fecha de Emisión: 07-12-2023		
Son : Trescientos Nueve con 12/100 Centavos		
Vencimiento : Cuota: 1 Vence: 2023-12-14 Valor: 309.12 ,		

Subtotal 0 IVA	0.00
Subtotal No Objeto Iva	0.00
Subtotal con IVA	276.00
Descuento	0.00
Ice	0.00
Iva	12.00% 33.12
Valor Total	309.12

Concepto : Gye

Observaciones :

Contactos

Proimsa / [REDACTED]

Anexo 11

- Carta de salida electrónica E-CAS (salida autorizada de contenedor)



Page 1 of 2

SIERRA ECUATORIANA S.A.
 GUAYAQUIL
 ECUADOR

Contact: YADIRA TACCO
 Tel: +593 4 261-1588
 Fax:
 E-Mail: YADIRA.TACCO@SIERRA.COM

Customer Release

Date of Issue: 01/04/2024 14:38:45

Vessel: VALOR Voyage: 2406E ETA: 01/04/2024 20:00 POL: NINGBO POD: GUAYAQUIL TPG TERMINAL	Container Place of Availability TERMINAL PORTUARIO DE GUAYAQUIL GUAYAQUIL, ECUADOR
--	---

Container	Type	Seal	Special	Weight (incl. Tare)	Bill of Lading	Shipment
HLBU 2875114	45GP		9'6"	12978.51 KGM		
Reference: 18 FREE DAYS				Pick up by:		
Remark: VERSION 1				Valid until:		

Empty Return Depots:

TERCON TERMINALES DE CONTENEDORES
 GUAYAQUIL, ECUADOR
 HLBU : Turn-In-Reference -

Remarks

Nota:
 Clientes Sierra Ecuatoriana : con el fin de asistir en su cadena logistica, ponemos a su disposicion el patio de contenedores en la ciudad de Quito (Baer Container Av. Simn Bolvar Km 18 Ingreso ZONA INDUSTRIAL SUR) en donde podre realizar la entrega de unidades SECAS/DRY, siempre que las misma estan en optimas condiciones operativas, caso contrario deberan retornar a los patios de Guayaquil considerando que el eventual demoraje incurrido corre por cuenta del cliente.

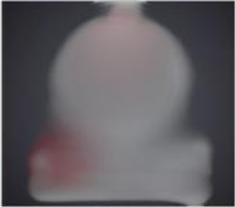
Comunicamos que esta estrictamente prohibido acercarse a los patios de recepcion de contenedores, cuando la CAS registre fecha caducada. Tener presente que por disposicion del Municipio de Guayaquil, pueden incurrir en multa por congestionar la via pblica.

Recordamos que la responsabilidad sobre los contenedores va desde la Terminal Martima hasta la devolucion de estas unidades vacias, limpias y en buen estado en los patios arriba mencionados. El EIR elaborado por el Terminal/Deposito es el documento que respalda la condicion en que es entregado el cntr full al cliente y recibido vacio del cliente por ende es importante que sean revisados por su representante previo a su firma.

De acuerdo a la Norma General para la Regularizacion de Contenedores

Anexo 12

- Servicio de transporte terrestre

	R.U.C.: FACTURA No. NÚMERO DE AUTORIZACIÓN FECHA Y HORA DE AUTORIZACIÓN: 15/12/2023 10:38:00 AMBIENTE: PRODUCCIÓN EMISIÓN: NORMAL CLAVE DE ACCESO
Dirección Matriz: Dirección Sucursal: OBLIGADO A LLEVAR CONTABILIDAD SI CONTRIBUYENTE RÉGIMEN RIMPE	

Razón Social / Nombres y Apellidos:		PROIMSA							
Identificación		Placa / Matrícula:		Guía					
Fecha		Dirección:							
Cod. Principal	Cod. Auxiliar	Cantidad	Descripción	Detalle Adicional	Precio Unitario	Subsidio	Precio sin Subsidio	Descuento	Precio Total
SRV005		1.00	INTERMODAL FCL		650.00	0.00	0.00	0.00	650.00
SRV013		1.00	TURNO DEVOLUCION CONTENEDOR		55.00	0.00	0.00	0.00	55.00
Información Adicional									
Teléfono:					SUBTOTAL 12%				
Email:					SUBTOTAL 0%				
EMBARQUE OT24QNNBG003: MOVILIZACION A CUENCA CONTENEDOR 1X40'H					SUBTOTAL NO OBJETO DE IVA				
					SUBTOTAL EXENTO DE IVA				
					SUBTOTAL SIN IMPUESTOS				
Forma de pago					TOTAL DESCUENTO				
01 - SIN UTILIZACION DEL SISTEMA FINANCIERO					ICE				
Valor					IVA 12%				
					TOTAL DEVOLUCION IVA				
					IRBPNR				
					PROPINA				
					VALOR TOTAL				
					VALOR TOTAL SIN SUBSIDIO				
					AHORRO POR SUBSIDIO: (Incluye IVA cuando corresponda)				