



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE GUAYAQUIL
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**ANÁLISIS DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ECUADOR Y
LA REPÚBLICA POPULAR CHINA: EFECTO EN LA IMPORTACIÓN DE
BICICLETAS**

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

**AUTOR: PAUL ADRIANO ZAMBRANO LEÓN
TUTOR: GABRIELA ESTEPHANIE DAU JARAMA**

Guayaquil-Ecuador
2025

**CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN**

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Gabriela Estephanie Dau Jarama con documento de identificación N° 0925868549, docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación “Análisis del tratado de libre comercio entre Ecuador y la República Popular China: efecto en la importación de bicicletas”, realizado por Paul Adriano Zambrano León con documento de identificación N° 0950096826, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción Artículo Académico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Guayaquil, 14 de febrero del año 2025

Atentamente,


Econ. Gabriela Estephanie Dau Jarama
0925868549

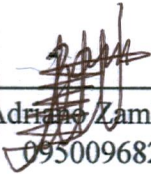
**CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO
DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

Yo, Paul Adriano Zambrano León con documento de identificación No. 0950096826, expreso mi voluntad y por medio del presente documento cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del artículo académico: “Análisis del tratado de libre comercio entre Ecuador y la República Popular China: efecto en la importación de bicicletas”, 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, suscribo este documento en el momento que hacemos la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Guayaquil, 14 de febrero del año 2025

Atentamente,


Paul Adriano Zambrano León

0950096826

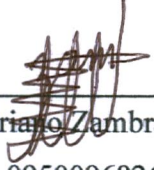
**CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN**

Yo, Paul Adriano Zambrano León con documento de identificación N° 0950096826 manifiesto que:

Soy el autor y responsable del presente trabajo; y, autorizo 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.

Guayaquil, 14 de febrero del año 2025

Atentamente,



Paul Adriano Zambrano León
0950096826

Análisis del tratado de libre comercio entre Ecuador y la República Popular China: efecto en la importación de bicicletas

Analysis of the free trade agreement between Ecuador and the People's Republic of China: effect on bicycle imports.

Paul Adriano Zambrano León, pzambano@est.ups.edu.ec, Universidad Politécnica Salesiana
Gabriela Estephanie Dau Jarama, gdau@ups.edu.ec, Universidad Politécnica Salesiana

Resumen

El Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y la República Popular China ha tenido un impacto significativo en la importación de bicicletas, transformando la dinámica comercial de este sector en el país. La eliminación de aranceles ha generado cambios sustanciales en la oferta y competencia del mercado, beneficiando tanto a los importadores como a consumidores. Sin embargo, no todas las bicicletas pueden acogerse a estas ventajas, ya que deben cumplir con las normativas del Sistema de Gestión de Calidad de Origen (SIGCO) establecidas por el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. El objetivo de este estudio es analizar los efectos del TLC en la importación de bicicletas desde China. Para ello, se empleó una metodología cualitativa con enfoque descriptivo, basada en el análisis de datos documentales de importaciones entre 2023 y 2024, complementando con entrevistas a importadores y expertos en comercio exterior. Los resultados evidencian un incremento del 34,4% en el volumen de importaciones de bicicletas y una reducción en los costos arancelarios, lo que ha incentivado la compra de bicicletas gracias a una mejor relación calidad-precio, generando además una reacción positiva en el comportamiento del mercado. Se concluye que el TLC ha sido un factor clave para el crecimiento de las importaciones de bicicletas, fortaleciendo la relación comercial entre China y Ecuador y dinamizando este segmento del mercado.

Palabras clave

Bicicletas, importación, Tratado de Libre Comercio, Ecuador, China, arancel, competitividad.

Abstract

The Free Trade Agreement (FTA) between Ecuador and the People's Republic of China has had a significant impact on bicycle imports, transforming the commercial dynamics of this sector in the country. The elimination of tariffs has generated substantial changes in market supply and competition, benefiting both importers and consumers. However, not all bicycles can benefit from these advantages, as they must comply with the regulations of the Quality Management System of Origin (SIGCO) established by the Ministry of Production, Foreign Trade, Investment and Fisheries. The objective of this study is to analyse the effects of the FTA on bicycle imports from China. For this purpose, a qualitative methodology with a descriptive approach was used, based on the analysis of documentary data on imports between 2023 and 2024, complemented by interviews with importers and foreign trade experts. The results show an increase of 34.4% in the volume of bicycle imports and a reduction in tariff costs, which has encouraged the purchase of bicycles thanks to a better quality-price ratio, also generating a positive reaction in the behaviour of the market. It is concluded that the FTA has been a key factor in the growth of bicycle imports, strengthening the trade relationship between China and Ecuador and boosting this market segment.

Keywords

Bicycles, import, Free Trade Agreement, Ecuador, China, tariffs, competitiveness.

1. Introducción

El 10 de mayo de 2023, Ecuador y China formalizaron la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) de manera virtual (Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca, 2023). Este acuerdo estratégico busca la reducción y eliminación de barreras comerciales, como aranceles e impuestos, con el fin de promover un comercio más libre y dinámico entre ambos países (Muhammad y Vikry, 2020). El tratado abarca la mayoría de los productos importados y exportados entre Ecuador y China, con disposiciones diferenciadas: mientras que algunos bienes, como los vehículos a motor, experimentarán una reducción arancelaria progresiva, otros han sido beneficiados con arancel 0% desde el primer día de vigencia del acuerdo. Entre estos últimos destacan las bicicletas (El Mercurio, 2024).

En el periodo de enero a noviembre de 2023, las importaciones provenientes de China alcanzaron un valor FOB de 4.747 millones de dólares, lo que representa una disminución respecto a los 5.146 millones registrados en 2022. A pesar de esta reducción, China sigue siendo uno de los principales socios comerciales de Ecuador, y se espera que la implementación del TLC impulse un crecimiento en las importaciones (Primicias, 2024). Con la entrada en vigor del tratado, más de 4.600 productos ingresan a Ecuador sin aranceles, entre ellos insumos y maquinaria para el sector agrícola, cámaras digitales, discos duros, motocicletas eléctricas y bicicletas. En particular, las bicicletas han sido favorecidas con la eliminación total de aranceles desde el primer día, pasando de un gravamen del 10% a 0% (Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca, 2023)

Las bicicletas representan un medio de transporte accesible para todos los grupos socioeconómicos, debido a su bajo costo y funcionalidad (Ávila-Palencia et al, 2023). Su uso ha ido en aumento, impulsado por diversos factores como la congestión vehicular y la búsqueda de alternativas de movilidad más eficientes. Asimismo, los cambios culturales han fomentado una percepción positiva de la bicicleta, destacando sus beneficios para la salud, al reducir el sedentarismo, un factor de riesgo clave para enfermedades crónicas (Organización Panamericana de la Salud, 2021). No obstante, a pesar de sus múltiples ventajas, el impacto del TLC en el mercado de bicicletas en Ecuador ha sido poco estudiado. Este sector, impulsado por la creciente demanda y el desarrollo de infraestructura ciclista en ciudades importantes, representa una oportunidad comercial significativa (Erazo y Toledo, 2023; Benedini et al, 2020).

En este contexto, la presente investigación analiza el impacto del TLC entre Ecuador y China en la importación de bicicletas, considerando la eliminación arancelaria como un factor importante en la evolución del mercado. Para ello, se plantean tres objetivos específicos. Primero identificar la evolución de los volúmenes de importación de bicicletas desde China antes y después de la implementación del tratado. Segundo, determinar el efecto comercial y económico del TLC en la importación de bicicletas. Tercero, la competitividad del mercado de bicicletas chinas en Ecuador tras la entrada en vigor del acuerdo.

1.1. Importación de bicicletas en el Ecuador

En los últimos cinco años, las importaciones de bicicletas en Ecuador han mostrado una marcada volatilidad, sin una tendencia sostenida en su comportamiento. Según datos del Banco Central del Ecuador (BCE) del periodo 2020-2022, el valor CIF (que incluye costo seguro y flete) de las importaciones totales de bicicletas fue de 18.178.100 USD en 2020. En 2021, este valor aumentó significativamente a 39.421.900 USD, para luego disminuir en 2022 a 23.007.500 USD (Banco Central del Ecuador, 2024). Por su parte, datos de Datasur indican que en 2023 se registró el nivel más bajo de los últimos 5 años, con 12.685.333,52 USD, seguido de un repunte considerable en 2024, cuando las importaciones ascendieron a 16.674.774,47 USD (Datasur, 2024).

Estas alteraciones se atribuyen al decrecimiento en la producción mundial de bicicletas influenciadas por la crisis sanitaria de Covid-19, ya que, durante la pandemia, el gobierno del Ecuador impulsó el uso de bicicletas como un medio de transporte seguro al ser de uso individual ya que mitigaban el riesgo de contagios. Cuando la pandemia cesó, muchas empresas a nivel mundial habían tenido una sobreoferta de bicicletas, por lo que decidieron bajar su producción para deshacerse de todo el inventario ya existente, y por consiguiente, las importaciones de bicicletas en Ecuador no crecieron hasta el año 2024 (Euronews, 2024).

En cuanto a la historia general de las importaciones de bicicletas, es necesario reconocer que países como Argentina, Brasil, Estados Unidos y los miembros de la Unión Europea han implementado aranceles antidumping, que son impuestos suplementarios recaudados por los gobiernos sobre las mercancías importadas cuando se comprueba que se comercializan a un precio inferior a su coste de fabricación o al precio en su lugar de origen. Su objetivo es evitar la competencia desleal, salvaguardar la industria nacional y proporcionar unas condiciones de mercado más equitativas (El Confidencial, 2023). El volumen y el valor de las bicicletas importadas se ven directamente afectados por esta política, que incluye aranceles, cuotas y normas particulares. Estas políticas existen en una gran variedad de países y varían mucho de unos a otros. En el caso ecuatoriano, al no poseer una industria nacional marcada en la fabricación de bicicletas, no recurre a prácticas proteccionistas, lo que explicaría la flexibilidad de sus políticas arancelarias con relación a la importación de bicicletas (Espín, 2022).

Para la importación de bicicletas en Ecuador, es necesario cumplir con una serie de procedimientos que incluyen el cumplimiento de requisitos aduaneros, el pago de impuestos y aranceles, así como la gestión de la logística de transporte y distribución. Los importadores deben estar plenamente familiarizados con los términos de comercio internacional (Incoterms en sus siglas en inglés), los cuales establecen las responsabilidades y costos que asumen tanto el comprador como el proveedor en cada etapa del proceso de importación. Asimismo, es fundamental contar con la documentación requerida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) para garantizar una operación eficiente y en conformidad con la normativa vigente. En múltiples ocasiones, las importaciones de bicicletas han experimentado incrementos en su valor final debido a una inadecuada gestión de estos requisitos, lo que genera sobrecostos imprevistos y afecta la planificación presupuestaria de los importadores (Guadamud, 2018). Por ello, el conocimiento detallado de los procedimientos aduaneros y logísticos es esencial para optimizar la importación de bicicletas y minimizar los riesgos financieros.

Además, los importadores de bicicletas en Ecuador han adaptado sus estrategias de comercialización para responder a la creciente demanda y diversificación del mercado. Históricamente, las bicicletas eran percibidas únicamente como un medio de transporte; sin embargo, en la actualidad, su uso se ha ampliado a ámbitos deportivos y recreativos. Como resultado, los importadores han diversificado su portafolio de productos, incorporando modelos de distintas gamas y precios para atender necesidades de diferentes segmentos de consumidores. Este cambio ha impulsado un aumento en la importación de bicicletas de alta gama, dirigidas a ciclistas deportivos y urbanos, aunque los modelos de bajo costo continúan liderando el mercado. No obstante, la creciente presencia de bicicletas de alto rendimiento es evidente, en parte gracias a la apertura de tiendas especializadas y al desarrollo de servicios posventa, lo que ha contribuido a la consolidación del sector (Oleas y Albornoz, 2016).

A continuación, en la tabla 1 se muestra los volúmenes de importación de bicicletas en el Ecuador entre 2023 y 2024, así como el valor del CIF (Cost, Insurance and Freight sus siglas en inglés), el cual comprende el costo del producto, el flete principal y el seguro internacional.

Tabla 1.

Evolución de los volúmenes de importación de bicicletas y valor CIF en Ecuador

| País | Año 2023 | | | Año 2024 | | |
|----------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| | Volúmenes de importación | Valor CIF | Porcentaje de participación | Volúmenes de importación | Valor CIF | Porcentaje de participación |
| China | 1701 | \$ 7.312.741,39 | 44,62% | 2496 | \$ 10.120.738,19 | 54,97% |
| Panamá | 584 | \$ 1.906.611,22 | 15,32% | 725 | \$ 2.248.352,69 | 15,97% |
| Taiwán | 456 | \$ 1.882.658,39 | 11,96% | 614 | \$ 2.718.446,50 | 13,52% |
| Estados Unidos | 129 | \$ 191.269,45 | 3,38% | 145 | \$ 199.034,81 | 3,19% |
| España | 310 | \$ 445.577,40 | 8,13% | 183 | \$ 358.390,01 | 4,03% |
| Colombia | 32 | \$ 20.713,44 | 0,84% | 78 | \$ 90.640,02 | 1,72% |
| Indonesia | 70 | \$ 217.153,41 | 1,84% | 44 | \$ 169.564,06 | 0,97% |
| Alemania | 262 | \$ 213.303,94 | 6,87% | 69 | \$ 145.075,19 | 1,52% |
| Italia | 113 | \$ 6.394,52 | 2,96% | 70 | \$ 344.030,40 | 1,54% |
| Austria | 2 | \$ 137,58 | 0,05% | 33 | \$ 104.727,14 | 0,73% |
| Otros | 153 | \$ 488.772,78 | 4,01% | 84 | \$ 175.775,46 | 1,85% |
| Total | 3812 | \$ 12.685.333,52 | 100,00% | 4541 | \$ 16.674.774,47 | 100,00% |

Fuente: Datasur 2024

En 2023, según información de Datasur, Ecuador importó un total de 3.812 bicicletas mientras que, en 2024, esa cifra aumentó a 4.541 unidades, lo que representa un incremento del 19,1% respecto al año anterior. En términos de valor CIF, las importaciones pasaron de 12.685.333,52 dólares en 2023 a 16.674.774,47 dólares en 2024, reflejando un incremento del 31,4%.

La distribución de las importaciones por país de origen en 2023 muestra que China fue el principal proveedor, con una participación del 44,62% sobre el total de bicicletas importadas. Le siguieron Panamá (15,32%), Taiwán (11,96%), España (8,13%), Alemania (6,87%), Estados Unidos (3,38%) e Italia (2,96%) mientras que el resto provino de países como Colombia, Indonesia y Austria. China se consolida como el socio comercial más relevante de este sector, con un volumen de importación superior al de todos los demás países combinados. No obstante, el crecimiento de las importaciones de Taiwán y Alemania sugiere una tendencia hacia una mayor diversificación del mercado, posiblemente impulsada por la demanda de bicicleta con características más especializadas o de mayor calidad.

Por otro lado, entre los países que registraron una mayor disminución en sus volúmenes de importación destacan Alemania, España e Italia, con reducciones del 5,35%, 4,10% y 1,42% respectivamente. Esta caída puede atribuirse a un incremento en la competencia o a un cambio en las preferencias del mercado, que se inclina hacia proveedores con precios más competitivos o productos con mayor innovación tecnológica (Zamora, 2022). Este fenómeno podría indicar una transformación en la dinámica del comercio, en la que el mercado ecuatoriano busca equilibrar precio, calidad y disponibilidad. En este contexto, China sigue consolidándose como el principal proveedor de bicicletas para Ecuador, mientras que otras naciones enfrentan el desafío de reposicionarse estratégicamente para mantener o aumentar su participación en el mercado.

Una de las razones que puede explicar estas variaciones fue cuando el gobierno ecuatoriano redujo los aranceles que se aplicaban a las bicicletas en agosto de 2021. La Resolución 009-2021 del Comité de Comercio Exterior (Comex) incluye dos artículos que sustentan esta reducción. En el Artículo 1, se estableció: "Reformar el Arancel del Ecuador expedido con Resolución No. 020 – 2017 adoptada por el Pleno del COMEX el 15 de junio de 2017 y, publicada en el segundo Suplemento del Registro Oficial No. 63 de 23 de agosto de 2017, de conformidad a lo establecido en el Anexo I del presente instrumento". En este artículo se le da la autorización a la reforma del Arancel Nacional, modificando y reduciendo los aranceles tanto Ad-Valorem, específico y mixto para los 667 productos previamente seleccionados, esta reforma afecta a todos los países que no hayan tenido un acuerdo comercial preestablecido. Mientras que en Artículo 2 se indicó: "Establecer una tarifa arancelaria variable para las importaciones en Productos Completamente Desarmados (CKD) de vehículos, motos, cocinas eléctricas de inducción y radios para vehículos; establecidas en el Anexo II del presente instrumento, para modelos y versiones autorizadas para el ensamblaje por el Ministerio rector de la Política Industrial, que accedan al documento de soporte denominado 'Autorización de importación de productos para ensamblaje' aplicable a importación a consumo conforme se establece en la presente resolución". En el segundo artículo, las bicicletas integran el grupo de vehículos. Como ya se había mencionado, esta resolución aplica para todos los países a excepción de aquellos que ya posean un acuerdo comercial con Ecuador, como lo cita la Resolución 009-2021 en el apartado de consideraciones: "el artículo 72 literal c), y e) del COPCI, faculta al Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias"; y, "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;" (Comité de Comercio Exterior, 2021).

El mercado ecuatoriano ha respondido a estos incentivos arancelarios con un incremento en la demanda de bicicletas, reflejando en el crecimiento de las ventas en negocios que se dedican exclusivamente a la venta de bicicletas. Por ejemplo, en 2020, varias tiendas reportaron un aumento de hasta el 300% en sus ventas en comparación con años anteriores, impulsando en gran medida por las políticas de reducción de tarifas arancelarias. (Vistazo, 2020).

1.1.1 Aranceles a la importación de bicicletas

Según el COPCI (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI), el arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a los productos importados o exportados que pueden ser calculados en términos porcentuales (Ad-Valorem), en términos monetarios (específicos) o una combinación de

ambos (mixto). Los aranceles tienen en cuenta el valor de los propios artículos, llamado base imponible, que es el precio que se acordó entre el exportador y el importador, y se modifica de acuerdo con la terminología del comercio internacional, como CIF (coste, seguro y flete). También se toman en consideración los costos adicionales, como los vinculados con el transporte marítimo internacional, los seguros y otros gastos en que se incurre en el proceso de llevar los productos al puerto de destino. Concretamente, el artículo 110 del COPCI estipula que "La base imponible de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas. El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de estas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. El costo del seguro formará parte del valor en aduana, pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera" (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2020).

El Capítulo 87 del libro de aranceles emitido por el COMEX, también llamado Arancel Nacional, es la sección en la que detalla sobre los valores a pagar de los «vehículos y equipo de transporte», esta sección clasifica a las bicicletas que se importan a Ecuador, sus aranceles pueden variar entre el 0 y 10%, dependiendo de las características y origen de la bicicleta (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2024). Además, todos los productos que ingresan al Ecuador tendrán que pagar el Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA) del 15% y el Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA) que es del 0,5%, el FODINFA se calcula directamente del Valor CIF, mientras que el IVA se calcula de la sumatoria del Valor CIF, Ad-Valorem y FODINFA. Existe la posibilidad de que algunos artículos como las bicicletas eléctricas, que están clasificadas como motocicletas con la subpartida 8711.60.00.00, estén sujetos a impuestos adicionales debido a la legislación relativa al medio ambiente o la tecnología.

Ecuador ha modificado el arancel Ad-Valorem a la importación de bicicletas en los últimos 3 años, impactando así en la competitividad de los cinco principales proveedores del mercado de bicicletas. Antes de este cambio, China, Estados Unidos, Taiwán, y Panamá se encontraban con un arancel del 30%, mientras que España ostentaba un arancel del 20% debido al Acuerdo Multipartes con la Unión Europea. Tras la ratificación del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre China y Ecuador en 2024, China obtuvo un arancel Ad-Valorem del 0%, mientras que Estados Unidos, España, Taiwán y Panamá obtuvieron una reducción al 10% a partir del año 2021 gracias a la Resolución 009-2021 del Comex (Comité de Comercio Exterior, 2021; El Comercio, 2021; Ministerio de Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2022). Esta revisión arancelaria provocó una modificación de la dinámica comercial en mercado de bicicletas.

En el Arancel Nacional, las bicicletas sin motor se clasifican bajo la subpartida arancelaria 8712.00.00.00, que abarca "Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor" (Comité del Comercio Exterior, 2013). Esta clasificación incluye una amplia variedad de vehículos de propulsión humana diseñados para diferentes propósitos y usuarios. Dentro de esta categoría se encuentran las bicicletas estándar, que son vehículos de dos ruedas accionados por pedales, y los tándems y tripletas, diseñados para ser operados por dos o más personas. También se incluyen triciclos de reparto, que cuentan con una estructura de tres ruedas y suelen tener una caja frontal para el transporte de mercancías. Adicionalmente se consideran dentro de esta partida las bicicletas de carreras, diseñadas para competencias de velocidad, y los cuadríciclos, vehículos de cuatro ruedas con varios asientos y juegos de pedales, que suelen tener una carrocería ligera.

Para que las bicicletas chinas puedan obtener el beneficio de la exención del Ad-Valorem, deben cumplir con los requisitos de la normativa del certificado de origen del SIGCO (Sistema de Gestión de Certificados de Origen) proporcionado por el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, en el Anexo 5.- Criterios de Origen se detalla que: "Los productos a importar deben ser completamente fabricado en China, cumplir con un Valor de Contenido Regional (VCR) mínimo del 40%, ser transportadas directamente desde China a Ecuador, presentar un Certificado de Origen válido y estar clasificadas correctamente bajo la partida arancelaria específica reconocida por el TLC; además, se permiten hasta un 10% de materiales no originarios sin afectar su calificación como originario y los materiales originarios de una parte utilizados en la producción en la otra parte se consideran originarios de esta última" (Ministerio de Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2024). Por lo que, si las bicicletas chinas no cumplen con todos estos requisitos, tendrán que pagar Ad-Valorem.

1.2 Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China y su impacto en la importación de bicicletas

Se ha llegado a reconocer que el comercio internacional es un factor relevante para el crecimiento de la economía. La expansión de los acuerdos comerciales, como el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China, permite a las naciones maximizar su participación en los mercados internacionales, lo que a su vez fomenta el comercio de productos básicos y servicios en todo el mundo. Por otro lado, también crea dificultades, como la rivalidad con artículos más asequibles y procedentes de países más industrializados (De la Cruz y Marín, 2011). Al mismo tiempo que busca mejorar el acceso a los mercados y estimular la inversión extranjera, el tratado de libre comercio entre Ecuador y China se inscribe en la tendencia mundial de liberalización del comercio. China, que es una de las principales potencias comerciales del planeta, ha participado activamente en el proceso de alteración del comercio mundial, especialmente en los países latinoamericanos (González-Jáuregui y Tussie, 2023).

Tras la firma del TLC con China, el sistema comercial de Ecuador ha experimentado una importante alteración. La finalidad de este acuerdo es reducir las barreras arancelarias para promover el intercambio de artículos como las bicicletas, que se incluyen en las importaciones de Ecuador. Sin embargo, también plantea dificultades a las empresas locales, que se ven obligadas a competir con artículos de alta tecnología fabricados en China que se venden a precios más bajos. Antes del TLC las bicicletas chinas pagaban un Ad-Valorem del 10% de su precio, mientras que con el tratado este valor pasó a 0%, por lo que ya no paga este arancel.

El mercado de bicicletas en Ecuador no ha dejado de crecer, impulsado por la creciente demanda de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente en todo el país. Por otra parte, la competitividad de los productos chinos, que se distinguen por sus precios baratos y su alta tecnología, tiene el potencial de remodelar la estructura de los mercados internacionales. El crecimiento de las cadenas de suministro chinas y su capacidad para proporcionar economías de escala constituyen ventajas sustanciales frente a los fabricantes nacionales. Estas ventajas ayudan a las empresas chinas a obtener una ventaja competitiva (González-Jáuregui y Tussie, 2023).

Además, el tratado tiene el potencial de dar lugar a una creciente dependencia de las importaciones, lo que, puede obstaculizar el crecimiento de la capacidad productiva local. Se ha observado que la misma tendencia se da en otros países de la zona, donde la liberalización del comercio ha favorecido las importaciones a expensas de la producción autóctona y no al revés. La aplicación del acuerdo de libre comercio entre Ecuador y China presenta importantes posibilidades y dificultades, la reducción de los precios para los clientes puede, por un lado, facilitarles la adquisición de productos como las bicicletas, lo que a su vez fomentaría su uso y contribuiría a la consecución de los objetivos de sostenibilidad. Por otro lado, la competencia desleal tiene el potencial de socavar la industria local, lo que daría lugar a una dependencia estructural de las importaciones (Neffa, 2017).

Finalmente, en materia de políticas públicas, es de gran importancia que el gobierno de Ecuador diseñe métodos para potenciar las capacidades de los productores comunitarios, fomentar la innovación y mejorar la competitividad. Esto incluye incentivos financieros, acceso a la tecnología y programas de formación que permitan a los fabricantes locales competir en igualdad de condiciones sin verse perjudicados.

1.3 La competitividad del mercado de bicicletas chinas

La competencia en el mercado ecuatoriano de bicicletas está condicionada por la demanda de los consumidores y las circunstancias geográficas del país. En este contexto, se distinguen tres categorías predominantes de bicicletas que ejercen una influencia significativa entre los consumidores e importadores. La bicicleta de montaña (MTB) es la modalidad más prevalente debido a la topografía montañosa de la nación, que demanda bicicletas con características especializadas para desplazarse por terrenos irregulares. En segundo lugar, se hallan las bicicletas de carretera, concebidas para trayectos extensos y orientadas hacia la comodidad del usuario durante desplazamientos prolongados. En última instancia, las bicicletas urbanas constituyen una alternativa práctica y eficaz para el traslado diario en contextos urbanos (Panorama Ecuador, 2024).

En lo que respecta a las marcas más destacadas en este segmento, se pueden identificar cuatro fabricantes internacionales que han establecido una base de usuarios en Ecuador. Estas marcas son Orbea (España), Specialized (Estados Unidos), Trek (Estados Unidos) y Giant (Taiwán). Los modelos de mayores ventas de estas marcas pertenecen a las tres categorías previamente citadas, lo que las convierte en alternativas altamente solicitadas tanto por los ciclistas como por los importadores ecuatorianos (Mega Bike Store, 2024).

Cada una de estas marcas posee modelos insignia en el mercado ecuatoriano. Orbea se distingue por su modelo Oiz, una bicicleta de montaña que resalta por su ligereza, eficiencia y versatilidad, factores que la convierten en una opción idónea tanto para competiciones como para uso recreativo. Por su lado, Specialized se distingue con el modelo Stumpjumper, una bicicleta de montaña concebida para proporcionar un desempeño balanceado en rutas de ascensión y descenso, gracias a su sistema de suspensión de alta calidad. Dentro del segmento de bicicletas de carretera, Trek se distingue con su modelo Domane, distinguido por su confort durante trayectos extensos debido a la robustez de sus neumáticos. En última instancia, Giant introduce el modelo TCR, una bicicleta de carretera liviana y aerodinámica, idónea para las competiciones (Ruedas Gordas, 2024).

Los costos de estos modelos sobrepasan los 1.000 dólares estadounidenses, con el Trek Domane siendo el más accesible a partir de 1.563,28 USD, seguido del Giant TCR con un precio base de 2.098,29 USD. El Orbea Oiz se sitúa en una categoría superior con un valor de 2.499 USD, mientras que la Specialized Stumpjumper se sitúa en la posición de mayor coste con un precio base de 2.800 USD (Bike House, 2024; Giant, 2024; Mega Bike Store, 2024; Specialized, 2024).

Estas bicicletas han logrado establecerse como las más populares y solicitadas en el mercado ecuatoriano, atribuible a sus atributos de seguridad, comodidad y tecnología de vanguardia, que optimizan de manera significativa la experiencia del usuario. Sin embargo, la aparición de marcas de origen chino ha precipitado una transformación en la dinámica competitiva del sector. Las marcas chinas Trinx, Trifox e ICAN Cycling han surgido como actores influyentes en el mercado ecuatoriano, proporcionando productos que ofrecen calidad, innovación y precios asequibles. Estas propiedades les han habilitado para establecerse como alternativas competitivas en comparación con marcas de renombre internacional (Full Ciclismo, 2024).

Uno de los modelos más destacados en esta categoría es la Trinx M136, una bicicleta de montaña equipada con un cuadro de aluminio, una suspensión frontal y frenos de disco mecánicos, disponible en el mercado por un precio de 229,99 USD. Este modelo es apreciado por su robustez y su óptima relación calidad-precio, factores que lo posicionan como una alternativa atractiva para ciclistas profesionales y aficionados. Trifox, por su parte, se especializa en la producción de cuadros y componentes de carbono, sobresaliendo con su modelo X10, cuyo valor se sitúa en 500 USD. Este modelo se distingue por su ligereza y rigidez, ofreciendo una transferencia de potencia excepcional, idónea para los ciclistas que aspiran a optimizar su desempeño en bicicletas de montaña. En última instancia, ICAN Cycling es distinguida por la producción de ruedas y cuadros de carbono que logran un equilibrio entre rendimiento y coste. Su modelo Aero 40, con un costo de 697,50 USD, proporciona una aerodinámica y ligereza notable, siendo una alternativa frecuentemente seleccionada entre los ciclistas de carretera que buscan optimizar la velocidad y el rendimiento. (Trinx, 2024; Trifox, 2024; ICAN Cycling 2024)

El progreso tecnológico desempeña un punto de inflexión entre lo que busca la gente y las opciones que los proveedores ofrecen. Los consumidores buscan bicicletas con cuadros ligeros, sistemas de cambio sofisticados, frenos de alta eficiencia y accesorios aerodinámicos para mejorar su experiencia de conducción. Los fabricantes chinos lograron aumentar su competitividad en el mercado ecuatoriano al incorporar todos estos elementos a sus productos a un precio menor (Market Research Intellect, 2024).

Con todo lo anterior mencionado, se puede explicar cómo el mercado mundial de bicicletas está experimentando una expansión constante, impulsada por tendencias que promueven los desplazamientos respetuosos con el medio ambiente, un estilo de vida saludable y la innovación tecnológica. Con una tasa de crecimiento anual compuesta del 4,20% entre los años 2024 y 2029, se prevé que el tamaño del mercado mundial de bicicletas alcance los 69.000 millones de dólares en el año 2029 (Mordor Intelligence, 2024).

Y son precisamente estas tendencias las que repercuten en los gustos de los consumidores de Ecuador. El crecimiento del mercado de las bicicletas puede atribuirse a la creciente correlación entre calidad y costo. Sin mencionar que las marcas chinas poseen una gama mucho más amplia de opciones en comparación con su competencia proveniente de otros países. Gracias a la disponibilidad, calidad y precios razonables, las bicicletas chinas tienen potencial para aumentar aún más su participación en el mercado de bicicletas en Ecuador (Carabalí y Tovar, 2014).

2. Metodología

Esta investigación empleó un enfoque cualitativo con el objetivo de proporcionar una perspectiva más detallada sobre el efecto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y la República Popular China en la importación de bicicletas.

El alcance de la investigación es descriptivo, dado que el estudio tiene como objetivo examinar las repercusiones del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y la República Popular China en la importación de bicicletas. Este proceso posibilitó la identificación de la progresión de los volúmenes de importación de bicicletas chinas previos y posteriores al tratado, la evaluación de sus efectos comerciales y económicos, y el análisis de la competitividad del mercado ecuatoriano de bicicletas chinas.

Para esta investigación, la unidad de medición que se utilizó fueron los volúmenes de importación de bicicletas chinas, ya que con estos se pudo analizar si el Tratado Libre Comercio fortaleció las importaciones.

Para el desarrollo de la investigación, se recurrió a métodos teóricos como el análisis-sintético, que facilitó la recolección y estructuración de datos preexistentes sobre las importaciones; el comparativo, utilizado para contrastar la situación previo y posterior al Tratado de Libre Comercio; y el estadístico, usado para la interpretación de los datos y la formulación de conclusiones sólidamente fundamentadas.

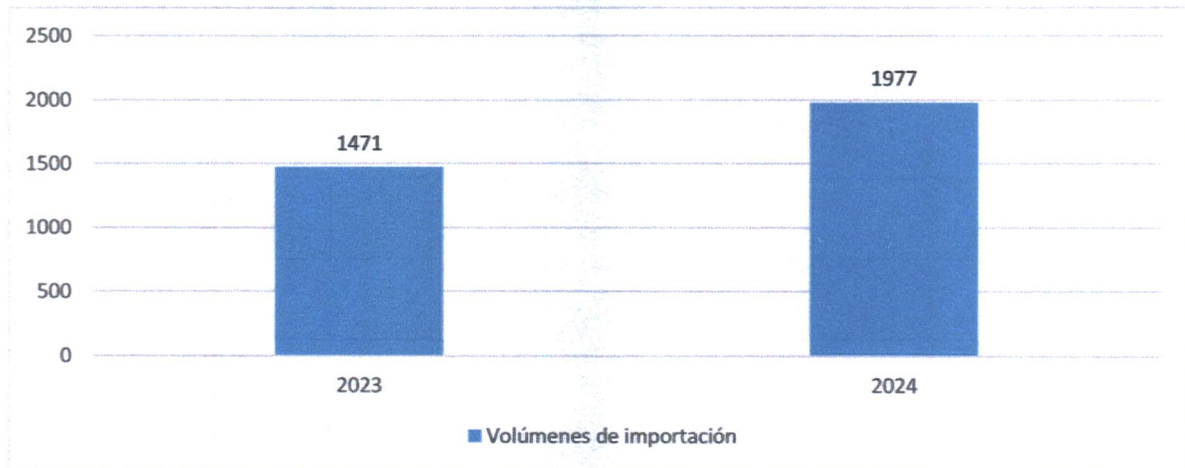
Se realizó un estudio documental fundamentado en registros de importación de bicicletas correspondientes a los años 2023 y 2024. Además, se llevaron a cabo entrevistas con tres importadores de bicicletas y tres expertos en comercio internacional, con el propósito de enriquecer el análisis a través de enfoques especializados.

3. Resultados

3.1 Evolución de los volúmenes de importación de bicicletas chinas años 2023-2024

Para el cumplimiento del objetivo específico de identificar la evolución de los volúmenes de importación de bicicletas chinas, se usó la información proporcionada por Datasur de los años 2023 y 2024 con la partida arancelaria 8712.0000.90. Como parámetros se ha seleccionado el volumen de importaciones, el valor CIF y el valor del arancel Ad-Valorem, adicional a ello se toma en cuenta el periodo mayo-diciembre 2023 con mayo- noviembre 2024 ya que este último periodo es el momento donde entra en vigor el TLC en 2024.

Figura 1. Comparación de volúmenes de importación de China

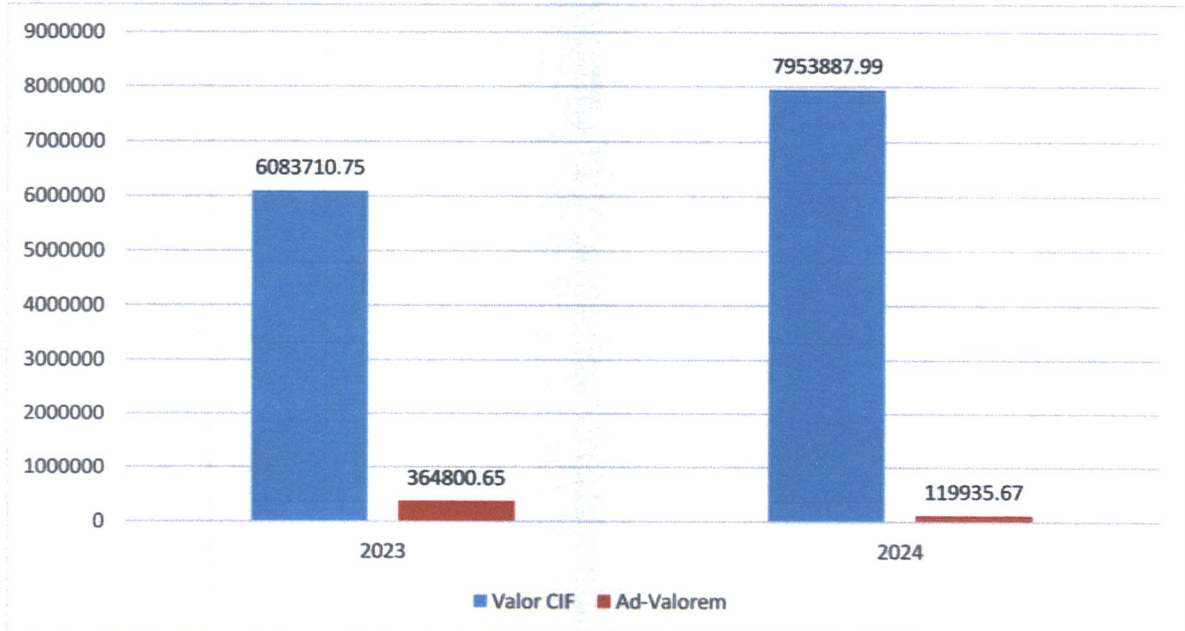


Fuente: Datasur

Lo primero a resaltar es la enorme diferencia en la cantidad de importaciones, ya que mientras el periodo mayo-diciembre del 2023 hubo 1471 importaciones, el siguiente año de mayo a diciembre 2024 se reportó 1977, siendo este un aumento del 34,40 %, es decir que Ecuador importó más de un cuarto del volumen a comparación del 2023.

Las variaciones de los valores CIF y Ad-Valorem se muestra en la siguiente figura:

Figura 2. Valor CIF y Ad-Valorem de importaciones de bicicletas chinas en el Ecuador



Fuente: Datasur

El Valor CIF del 2024 ha experimentado un incremento de 1870177,24 USD en comparación al 2023, lo que significa un aumento del 30,74%, mientras que en el Ad-Valorem del 2024 hubo una disminución de 244864,98 USD, representado un 67,12% menos que el 2023.

3.2 Entrevistas e interpretación de resultados

3.2.1 Entrevistas a expertos de comercio exterior

Tabla 3. Perfil de entrevistados

| No. | Razón social | Actividad económica principal | Posición |
|-----------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Experto 1 | Ecuadorian International Transport | Consolidadora de carga internacional | Presidente |
| Experto 2 | Estudio Euvin | Consultoría de comercio exterior | Presidente |
| Experto 3 | Lexcargasa SAS | Consolidadora de carga internacional | Gerente Comercial |

A continuación, se presentarán las respuestas que han comentado los expertos del comercio exterior sobre los efectos del TLC en la importación de bicicletas

Tabla 4. Resultado de entrevistas a expertos en comercio exterior

| Pregunta | Experto 1 | Experto 2 | Experto 3 |
|---|--|--|--|
| ¿Cuál ha sido la tendencia y qué diferencias importantes observa en los volúmenes de importación de bicicletas desde China hacia Ecuador antes y después del TLC? | El TLC ha facilitado mucho las negociaciones entre clientes y proveedores, lo que ha hecho que su demanda aumente, al no pagar el Ad-Valorem se agiliza el proceso de negociación entre ambos. | A pesar de que China siempre ha sido el principal proveedor de bicicletas, el hecho de que en promedio las bicicletas pagan un 15% de aranceles y con el tratado este haya llegado a 0% ha hecho que los números hayan crecido exponencialmente. Sin embargo, al ser un tratado que todavía no cumple el año de vigencia, sería precipitado decir que el aumento de importaciones se haya dado únicamente por este factor. | En el caso de nuestra empresa, solo hemos hecho 3 importaciones de bicicletas en 2 años y estas han decrecido bastante de manera cronológica ya que el valor de estas fue bajando considerablemente. |
| ¿Qué factores considera que han influido en el aumento o disminución de las importaciones de bicicletas chinas tras el TLC? | El comercio nacional ha sufrido una ligera decadencia gracias a los apagones eléctricos que sucedieron el año pasado, por lo que todas las importaciones sufrieron bajas en sus números, adicionalmente el TLC ha sido un factor diferenciador en el número de ventas que los importadores han tenido en sus negocios. | Los TLC siempre han sido vistos como ayudas entre dos países, donde ambos salen beneficiados, hace algunos años las bicicletas y sus repuestos pagaban otros impuestos aparte del Ad-Valorem, lo que hacía que muchos importadores decidieran importar las bicicletas por partes ya que les salían más rentables, por lo que en las importaciones no eran declaradas correctamente, gracias al TLC está práctica ha disminuido y ha permitido que haya más transparencia en las declaraciones de aduana. | El presupuesto de algunos importadores era demasiado justo, por lo que cualquier valor adicional en el precio final a pagar podría obligar a estos a cancelar su reabastecimiento, sin contar que Ecuador sufrió una recesión en su economía lo que ha imposibilitado que los importadores sigan trayendo más productos al ritmo convencional. |

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>¿Cuáles han sido los principales retos logísticos o regulatorios para la importación de bicicletas desde China tras la implementación del TLC?</p> | <p>No considero que existan grandes retos logísticos o regulatorios que puedan afectar a las importaciones de bicicleta, aunque considero que la falta de conocimiento de los importadores puede llegar retrasar un poco las negociaciones y por ende el tiempo de tránsito, puesto que no todos los importadores tienen el mismo conocimiento que nosotros por lo que hay que instruirlos para que sepan los motivos del porque tienen que pagar ciertos valores.</p> | <p>Las regulaciones son la veracidad de la información que uno obtiene, partiendo de esto, algunos importadores tienden a evadir u omitir a entregar toda la información que se les pide ya sea por falta de conocimiento, falta de tiempo o tratar de no cumplir con estas por motivos económicos.</p> | <p>Hay 2 retos principales que afrontan los importadores, el Ad-Valorem y actividad crediticia, este último siendo afectado ante las pocas posibilidades de financiamiento que hay, ya que muchos importadores dependen de crédito otorgados por las navieras para que estos puedan reabastecer su inventario, si no hay facilidades financieras que los importadores tengan a disposición, estos difícilmente importen a un ritmo ocasional.</p> |
| <p>¿Cuáles son las proyecciones en la importación de bicicletas desde China en el año 2025?</p> | <p>Creo que habrá un incremento no mayor del 10%, porque a pesar de que exista el TLC, Ecuador no tiene la infraestructura vial necesaria para un tráfico enorme de bicicletas, por lo que los importadores solo traerán las bicicletas necesarias.</p> | <p>Siempre se espera un incremento ya que el público más grande de bicicletas son los niños, la tasa de natalidad en Ecuador sigue aumentando lo que hará que a futuro haya un mayor público potencial para vender bicicletas, y por consecuente incremente el número de importaciones. Sin contar de que existe un crecimiento en la cultura de usar bicicleta como un medio para hacer ejercicio.</p> | <p>Todo dependerá en como los importadores tengan más facilidades para traer las bicicletas, ya sea ayudar en la logística o asistir en comunicación con los proveedores chinos, ya que a veces muchos importadores contactan proveedores nuevos y no tienen la suficiente confianza para traer grandes cantidades de bicicletas.</p> |
| <p>¿Qué factores económicos y comerciales podrían estar influyendo en la importación de bicicletas desde China, más allá del TLC?</p> | <p>Lastimosamente la inseguridad ha sido el golpe más duro que ha sufrido la economía de los ecuatorianos, no solo el hecho de que exista la posibilidad de que haya robos de mercancías o contaminación de contenedores, si no que mucha gente prefiere usar autos ya que sienten que son más seguros que usar bicicletas, por lo que su demanda se ha visto afectada.</p> | <p>La cultura sostenible ha sido parte importante en los comercios grandes, ya que hoy en día se vive con una mentalidad de que tenemos que cuidar el medio ambiente y dejar usar vehículos que contaminen, esas campañas han influido en cómo se comercian las bicicletas, ya que más allá de venderte un medio transporte, te quieren vender como una ayuda al planeta.</p> | <p>Actualmente la gente está especulando con lo que pueda pasar en las elecciones presidenciales de este año, por eso vemos actitudes diferentes entre los importadores, hay importadores que no quieren arriesgarse y desean traer la mayor cantidad de bicicletas posibles antes de que un nuevo gobierno tome posición por si estos deciden aumentar algún impuesto o arancel a las bicicletas, por otro lado hay otros importadores que prefieren esperar los resultados para</p> |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | | | analizar si les sale rentable aumentar o disminuir sus pedidos de bicicletas. |
| ¿Cómo afecta el TLC a la competitividad de las bicicletas chinas frente a las de otros países proveedores en el mercado ecuatoriano? | Los costos chinos siempre fueron bajos, con o sin el TLC, por lo que la calidad y el precio de sus productos siempre han sido la opción más viable, además de que los clientes de los importadores por lo general no buscan bicicletas de alta gama, sino una que sea barata y buena calidad, sin importar de donde venga esta. | Antes de hacer un TLC, los países se analizan mutuamente si les conviene o no hacer tratado, protegiendo sus industrias propias, por lo que si Ecuador y China han decidido hacerlo realidad, es porque ambos son conscientes que la producción nacional de ambos no se verán afectados, partiendo de esto, Ecuador no posee una industria nacional de bicicletas bien estructurada y tampoco posee una competencia equilibrada, por lo que se asumió desde que se firmó el TLC con China, que habría ciertos productos que sin importar cuales sean sus competidores, los productos chinos dominarán el mercado . | El TLC con China da una ventaja notoria frente a otros países, mientras que en países como Japón o España hay que pagar aranceles, con China no es el caso por lo que ese cambio puede ser decisivo en la elección de los importadores que velan más su economía que la calidad del producto. |

Se puede apreciar que la eliminación del arancel Ad-Valorem ha reducido los costos en importaciones y facilitado las negociaciones entre importadores ecuatorianos y proveedores chinos. Sin embargo, persisten ciertos factores como el poco tiempo de la vigencia del tratado que hace complicado definir si la eliminación de aranceles es la causa principal para el aumento en las importaciones. Sin mencionar que no todos los importadores han aumentado sus volúmenes de importación de bicicletas desde la implementación del TLC, ya que algunos han disminuido su participación.

Por otro lado, apagones eléctricos, malas prácticas comerciales y una gran crisis económica han sido algunos de los factores que han influido en la cantidad de volúmenes de importación de bicicletas. Sin embargo, el TLC logró equilibrar la balanza comercial al promover a los importadores a seguir comprando gracias a las facilidades que este tratado ofrece, sobreponiéndose así a estas adversidades y convirtiéndose en un alivio económico para los importadores.

Además, muchos importadores, a pesar de tener experiencia en negocios internacionales, no poseen el conocimiento suficiente para entender cómo funcionan las regulaciones arancelarias en el Ecuador, lo que conlleva a las empresas que se dedican al comercio exterior a capacitarlos para que puedan traer su mercadería sin complicaciones, esto también se puede denotar en la información que se les pide, ya que es necesario tener el detalle exacto sobre la carga que están trayendo para evitar multas o retrasos. Sumando que la falta de créditos comerciales limita la capacidad de importación de los importadores, estos desafíos son parte del día a día de los importadores que buscan traer más bicicletas, afectando sus volúmenes de importación y ventas al público.

Las proyecciones indican un aumento en los volúmenes de importación de bicicletas, aunque se presentan diversas perspectivas acerca de cómo se desarrollará este incremento. Una de ellas indica que el incremento será moderado debido a la insuficiencia de infraestructura vial en Ecuador, lo que propicia que la población recurra a vehículos automotrices o transporte público como principales medios de movilidad. Por otro lado, se enfatiza el potencial de expansión del mercado, las mejoras en la logística y una comunicación más eficaz en las negociaciones como factores determinantes que propiciarían un incremento significativo en las importaciones.

Por otra parte, los expertos han señalado que la falta de seguridad, la conciencia medioambiental y la estabilidad política son factores que han influido en la dinámica de importación y demanda de bicicletas en el mercado ecuatoriano. Estos factores son completamente independientes y externos a la cantidad de bicicletas que traen los importadores, sin embargo, no dejan ser importantes para las decisiones de compra final, ya que los importadores no están dispuestos a importar más bicicletas si viven en un ambiente de incertidumbre económico o de baja actividad comercial.

Cabe destacar que China ha sabido cómo vender sus productos al exterior y su participación en las importaciones totales lo demuestran, los expertos creen firmemente que la competencia de bicicletas en Ecuador es muy dispar, con una clara ventaja de las bicicletas chinas frente a sus competidores, lo que da a entender que el TLC solo impulsó un fenómeno que ya existía antes de la vigencia del tratado, por lo que ahora se espera una mayor disparidad de las bicicletas chinas frente a las demás.

Los expertos en comercio coinciden en general en que el TLC ha estimulado un aumento de las importaciones debido sobre todo a la eliminación de impuestos, como el Ad-Valorem, lo que hace que los precios sean más atractivos para los consumidores. No obstante, se identifican otros problemas y consideraciones que mitigan este buen efecto, como las cuestiones logísticas, la conciencia normativa local y las repercusiones de la seguridad, el cuidado del medio ambiente y la estabilidad política. Las previsiones indican que, aunque las bicicletas chinas mantendrán una ventaja competitiva, factores como las infraestructuras de transporte y las preferencias de movilidad pueden limitar la futura expansión de las importaciones. En conjunto, estas dinámicas ilustran cómo el TLC ha reforzado una tendencia preexistente al tiempo que ha encontrado limitaciones derivadas de factores externos al pacto comercial.

3.2.2 Entrevistas a importadores de bicicletas

Tabla 5.
Perfil de entrevistados

| No. | Razón Social | Actividad económica principal | Posición |
|--------------|--------------|---|------------|
| Importador 1 | Sumi bike | Tienda de bicicletas | Presidente |
| Importador 2 | Bike Spot | Tienda de bicicletas | Presidente |
| Importador 3 | Freelance | Importación y venta de bicicletas a tiendas | Freelance |

Para finalizar con los resultados, es necesario analizar la perspectiva que poseen aquellos que compran las bicicletas directamente a China y otras partes del mundo, los importadores también poseen varias visiones y opiniones con son fundamentales para la conclusión de esta investigación.

Tabla 6.
Resultados de entrevistas

| Pregunta | Importador 1 | Importador 2 | Importador 3 |
|--|---|--|---|
| ¿Cómo ha cambiado el volumen de importación de bicicletas desde China a Ecuador desde la implementación del TLC? | Ha habido más apertura y mayores ofertas por parte de las marcas chinas, gracias a su mejora en la calidad de sus productos, su demanda ha crecido considerablemente y tenemos más opciones a importar. | Honestamente, no importo muchas bicicletas completas, ya que mi negocio se especializa más en repuestos, además que mi última importación de una bicicleta china completa fue hace 4 años, por lo que no podría decir que tanto ha evolucionado o no sus importaciones desde mi perspectiva. | El TLC ha incrementado notoriamente la cantidad de bicicletas que he importado, antes las únicas bicicletas chinas que importaba eran una calidad no tan buena, pero desde el tratado, he traído algunas de mejor calidad |

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>¿Cómo ha afectado el tratado de libre comercio entre China y Ecuador a sus costos de importación de bicicletas chinas?</p> | <p>Han afectado de manera positiva, ya que antes nosotros contactábamos a intermediarios de Estados Unidos para que nos consigan las bicicletas chinas a buen precio, pero desde la implantación del tratado, manejamos las negociaciones directamente con los proveedores chinos y gracias a ello hemos podido ahorrarnos ese costo.</p> | <p>Te seré sincero, nunca supe de la existencia del tratado, ya que he sentido que los costos de aranceles están en precios similares, por lo que jamás sentí alguna baja en mis costos, pero como me lo comentas, creo que tengo que indagar un poco más en ese asunto.</p> | <p>Los costos se han reducido considerablemente, esto nos deja un margen de ganancia mayor y por ende vendo mis productos a un precio menor.</p> |
| <p>¿Qué impacto ha tenido el TLC en los tiempos y costos logísticos relacionados con la importación de bicicletas?</p> | <p>El impacto es positivo, ya que como mencioné, su alta competitividad nos permite tener una guerra de costos donde nosotros salimos beneficiados, lo único negativo es que los tiempos de distribución se han ralentizado, pero es normal al tener grandes cantidades de importación.</p> | <p>Los tiempos siguen siendo iguales, ya que depende que tanto demore la producción de los proveedores, y los costos, tendría que revisar bien cuanto de Ad-Valorem he pagado, ya que solo hice 1 importación desde China este año, pero a mi percepción también está igual.</p> | <p>La logística ha sido un poco más efectiva, ya que el tratado al no tener que pagar Ad-Valorem, agiliza el proceso de nacionalización</p> |
| <p>¿Qué factores considera que han impulsado o limitado las importaciones de bicicletas chinas en Ecuador con el TLC?</p> | <p>Uno de los factores más importantes que han impulsado las importaciones chinas es el costo-beneficio de estas, Los proveedores chinos, a diferencia de otros países, tienen productos de diferentes calidades, lo que permite elegir cuales son las bicicletas más adecuadas para vender a un costo más razonable.</p> | <p>El problema en sí no es la bicicleta china, ya que yo he podido ver que tienen muy buenos productos, si no que los importadores para ahorrarse costos traen la gama más baja, lo que hace que la percepción de bicicletas chinas sea de que son malas y poco duraderas, lo que considero que esto ha sido la limitante más grande de estas bicicletas.</p> | <p>La calidad del producto es importante para la decisión final de los importadores, ya que más allá de que estos se encarguen de traer los productos en sí, todo depende de que es lo que quieran sus clientes, si los clientes no están dispuestos a comprar bicicletas por el simple hecho de que sean chinas, pues los importadores no querrán traer bicicletas chinas.</p> |
| <p>¿Cómo describiría la competitividad de las bicicletas importadas desde China en comparación a otros países?</p> | <p>China posee la mayor capacidad de distribución del mundo, ya que tiene bicicletas de muchas calidades a diferentes precios, lo que lo hace ser un competidor muy capaz, las marcas de otros países al ver que los productos chinos son capaces de igualar su</p> | <p>La competitividad es alta porque su industria es muy organizada y su mano de obra es barata. Sin mencionar que sus empresas son patrocinadas por el gobierno chino, lo que les permite invertir en tecnología e investigación para hacer sus productos</p> | <p>Como lo dije antes, China posee bicicletas de muy buena calidad, pero si la percepción general de que las bicicletas chinas solo son baratas y poco duraderas, muy difícilmente puedan aventajar a su competencia, lo que la clave para que esta</p> |

| | | | |
|--|---|---|---|
| | calidad, deciden poner fábricas allí para abaratar costos, lo que da a entender que su producto es muy competitivo. | más competitivos. | percepción desaparezca es demostrar que sus productos pueden encontrar un equilibrio entre precio y calidad, y ya lo están haciendo actualmente. |
| ¿Han cambiado sus estrategias de negociación con proveedores chinos tras la implementación del TLC? | No realmente, ya que nuestras negociaciones se ajustan a nuestras necesidades y la demanda que haya, por lo que el TLC no ha tenido nada que ver en cómo negocio con mis proveedores. | Como te repito, no sabía de la existencia de este tratado, justamente haré una importación en unas semanas desde China, es bueno que me digas que tengo la oportunidad de mejorar mis negociaciones y sacarle mayor provecho a la situación. | Gracias al TLC, la comunicación con los proveedores ha mejorado bastante lo que me permite tener un mayor acercamiento a ellos y realizar los pedidos de manera más eficiente |
| ¿Qué cambios adicionales considera necesarios para mejorar aún más la competitividad del mercado de bicicletas importadas desde China? | No considero que haya que hacer cambios, los chinos han sabido manejar sus productos y su distribución de manera eficiente, por lo menos con la línea con la que trabajamos, estamos bastante satisfechos con su producto y servicio. | Depende del desarrollo de las fábricas, en China se preocupan más en vender el producto al precio más bajo posible, sacrificando la calidad, por lo que un cambio que recomendaría es que traten de mejorar la calidad de sus productos, así tengan que subirles los precios. | Podríamos enseñarles a los clientes a diferenciar una bicicleta china de mala calidad contra una de buena calidad, yo considero importante mostrarle al cliente que el origen de los productos no es lo más importante, sino la calidad que estas bicicletas poseen y que estas se adapten a las preferencias del consumidor. |

Muchas personas todavía tienen la antigua perspectiva de que las bicicletas chinas son baratas por no poseer la mejor calidad del mercado, sin embargo, los importadores han dado conocer que las marcas chinas actuales se esfuerzan en mejorar la visión de sus bicicletas, ofreciendo precios más bajos que su competencia y dando un enorme salto de calidad en sus productos. Esto nos indica que los proveedores chinos deben su éxito al equilibrio en la mejora de calidad y costos de producción más bajos, lo que, sumado a la eliminación de los aranceles, hace a las bicicletas chinas el objetivo principal de los importadores.

Más allá de que muchos importadores han experimentado ahorros en sus costos, hay algunos, que por falta de conocimiento, no saben que existe este tratado y se están perdiendo la oportunidad de aprovechar sus beneficios, incluso como es el caso del importador 2, sus costos prácticamente siguen siendo iguales, lo que nos da a entender que existen empresas dedicadas al comercio exterior que se aprovechan de esta situación para poder obtener mayores ganancias a costa de la ingenuidad de los importadores.

En promedio, los costos logísticos son menores al no tener que pagar el Ad-Valorem, sin embargo, en cuanto los tiempos de importación, no hay una respuesta clara, ya que algunos consideran que se ha vuelto más lento porque la demanda de bicicletas chinas ha crecido tanto que los buques ya no tienen espacios para traerlos en fechas específicas, otros dicen que depende de que tan rápido sea la producción del proveedor en cuestión y unos creen que al no tener que pagar el Ad-Valorem, el proceso de nacionalización es más ágil.

Es interesante como la percepción del público general afecta a las decisiones de compra de los importadores, ya que estos saben de primera mano que los productos chinos han demostrado ser de muy buena calidad en la mayoría de los casos, la mala fama en el pasado de estas bicicletas no ha permitido impulsar su crecimiento en el mercado ecuatoriano como los proveedores chinos hubieran esperado, lo que hace pensar dos veces a los importadores si les sale rentable traer bicicletas chinas o mejor enfocarse en otros países que venden mayoritariamente bicicletas de gama alta como lo pueden ser Italia, Alemania o Japón a un costo considerablemente más elevado.

China es uno de los mayores proveedores de productos manufacturados del mundo, no solo los productos de sus propias empresas, sino de empresas extranjeras que ven en China una oportunidad única para reducir costos, manteniendo la calidad que las caracterizan, en base a ello, las bicicletas chinas son altamente competitivas ya que han demostrado tener una calidad superior al precio que son vendidos, lo que les permite ser una opción a considerar no solo a los importadores que las traen sino al público general que busca una bicicleta que sea duradera y confortable a un precio atractivo.

Las estrategias y métodos en cómo se manejan los importadores ecuatorianos y los proveedores chinos siguen siendo igual, lo que podría explicar que mucho de ellos no han visto cambios significativos en la logística o en los tiempos de entrega, algunos consideran que el TLC permite tener negociaciones más directas con los proveedores pero no más allá de un tiempo de negociación más corto, es decir, obviando el tiempo promedio que dura las conversaciones y discusiones para cerrar los tratos, el TLC no ha influido significativamente en este aspecto en las importaciones

Como se ha analizado anteriormente, el problema de las bicicletas chinas no es la calidad de los productos, sino en cómo estas son vendidas al público, la mayoría de los importadores consideran que no hay que hacer cambios en los productos, lo proveedores o la logística, sino en cómo estos puedan demostrarle a sus clientes que una bicicleta china puede poseer la misma o mejor calidad que la de otros países, si bien algunos importadores prefieren trabajar con marcas más reconocidas y establecidas de otros países, existe un grupo que ve en las bicicletas chinas una gran oportunidad de negocio que confían en que les pueda dejar muchas ganancias en un futuro no muy lejano.

En resultado de estas entrevistas, es evidente que se ha producido un notorio cambio en la percepción de la calidad, reconociéndose ahora a las bicicletas chinas una relación calidad-precio superior. A pesar de que el TLC tiene la capacidad de reducir los costes, hay ciertos importadores que no conocen su existencia, lo que limita su potencial. Está claro que los beneficios del TLC no son uniformes, como lo demuestra la permanencia de ideas anticuadas sobre la calidad de los productos chinos y el hecho de que los plazos de importación varían. Esto sugiere que es necesaria una mayor planificación estratégica y mejores técnicas de marketing. No se ha producido un cambio sustancial en las técnicas de negociación empleadas con los proveedores chinos, lo que pone de manifiesto un área potencial de mejora tanto en términos de comunicación como de vínculos entre ambos países. Las modificaciones necesarias para mejorar la competitividad del mercado chino de bicicletas no están en el producto en sí, sino en la forma de percibirlo y venderlo.

4. Discusiones y Conclusiones

4.1. Discusión

Desde la instauración del TLC, se ha registrado un incremento del 34,4% en términos de volúmenes de importación y 31,4% en valor CIF debido a la eliminación del Ad-Valorem del 10%, lo que ha disminuido los costos de importación y ha hecho las bicicletas chinas más accesibles para los importadores. Esta afirmación se corrobora mediante estudios adicionales que respaldan el incremento en la importación de bicicletas de origen chino, atribuible a la competitividad de sus productos y a la disminución de obstáculos arancelarios, lo que propicia el acceso a una mayor diversidad de alternativas de bicicletas en mercados emergentes como el ecuatoriano (Muñoz y García, 2016).

China ostenta un gran dominio en el mercado ecuatoriano con una participación del 44,62% en las importaciones de bicicletas, superando a otros países debido a sus costos reducidos y producción a gran escala, y basándose en los resultados de expertos e importadores, se anticipa que este dominio continuará a lo largo del año 2025. No obstante, existen estudios que argumentan que este dominio puede ser transitorio si no se implementan estrategias de diversificación en la provisión de bicicletas chinas, y primordialmente, la aparición de la industria local, que hasta el momento ha tenido una participación muy reducida en el mercado de bicicletas (Chuqui y Viteri, 2024).

Pese al incremento en la importación de bicicletas, la insuficiencia de infraestructura vial, inseguridad y la crisis económica han inhibido la demanda, restringiendo el efecto del Tratado de Libre Comercio en el desarrollo del sector. Aunque el incremento en la importación de bicicletas señala una mayor disponibilidad en el mercado, la demanda continúa siendo influenciada por factores externos. Esto se fundamenta en estudios que postulan que las limitaciones a la movilidad y el incremento de la inseguridad han constituido obstáculos significativos para el progreso del mercado de bicicletas en Ecuador (Izaguire et al., 2019).

4.2. Conclusiones

El Tratado de Libre Comercio entre China y Ecuador ha tenido un impacto positivo en la importación de bicicletas al eliminar barreras arancelarias y facilitar el acceso a productos chinos a precios competitivos. Desde su implementación en mayo de 2024, las importaciones de bicicletas provenientes de China aumentaron un 34,4% en volumen, pasando de 1471 unidades entre mayo y diciembre de 2023 a 1977 en el mismo periodo de 2024. Este crecimiento refleja los beneficios arancelarios del TLC, que redujo el Ad-Valorem del 10% al 0%, lo que permitió a los importadores ofrecer precios más competitivos en el mercado local. Además, China se consolidó como el principal proveedor de bicicletas en Ecuador, representando el 54.97% del total de importaciones en 2024. Este aumento no solo se atribuye a la eliminación de aranceles, sino también a la diversificación de modelos y marcas ofrecidos por los proveedores chinos en el mercado ecuatoriano.

El TLC ha mejorado las relaciones comerciales entre proveedores chinos e importadores ecuatorianos. La eliminación del Ad-Valorem ha permitido a los importadores negociar directamente con los fabricantes chinos, evitando intermediarios y logrando mejores condiciones contractuales. Esto ha facilitado la importación de un mayor volumen de bicicletas a precios más bajos. Desde el punto de vista económico, el TLC ha influido en la balanza comercial de la importación de bicicletas, con un aumento en el valor CIF de 1.870.177,24 USD en 2024. Esto refleja una mayor salida de divisas en comparación con 2023, cuando el tratado aún no estaba en vigor.

En términos de competitividad, las marcas chinas han logrado un equilibrio entre calidad y costo al innovar en la tecnología de sus bicicletas, lo que ha resultado en productos duraderos, cómodos y eficientes, adaptados a las necesidades de los consumidores. Además, al optimizar sus procesos productivos, han logrado reducir significativamente sus costos, lo que les permite ofrecer precios de venta inferiores a los de sus competidores internacionales. Esto ha convertido a las marcas chinas en la opción primordial de muchos importadores que buscan traer bicicletas más económicas con una calidad similar o superior a los de la competencia, como lo son España, Alemania o Estados Unidos, que, si bien tienen productos de alta calidad, sus precios altos influyen en la decisión de compra final de los importadores que prefieren obtener el mayor beneficio posible en su rentabilidad.

A pesar de desafíos externos como la falta de infraestructura vial, el incremento de la tasa de inseguridad y una crisis económica latente, el TLC ha fortalecido el mercado de bicicletas en Ecuador. La eliminación del Ad-Valorem, ha reducido los costos de importación, incentivando a los importadores atraer una mayor variedad de bicicletas chinas a precios más accesibles. Esto ha aumentado la competencia en el mercado local, brindando a los consumidores más opciones de productos de calidad que se ajustan a condiciones económicas.

Referencias

- Avila-Palencia, I., Sarmiento, O. L., Gouveia, N., Jáuregui, A., Masculli, M. A., Slovic, A. D., & Rodríguez, D. A. (2023). Bicycle use in Latin American cities: changes over time by socio-economic position. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5. <https://doi.org/10.3389/frsc.2023.1055351>
- Banco Central del Ecuador. (2024). Estadísticas del Comercio Exterior. <https://www.bce.fin.ec/index.php/comercio-exterior>
- Banco Central del Ecuador. (2024). Evolución de la Balanza Comercial por País Enero - Diciembre 2023. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebca202402.pdf>
- Benedini, D. J., Lavieri, P. S., & Strambi, O. (2020). Understanding the use of private and shared bicycles in large emerging cities: The case of Sao Paulo, Brazil. *Case Studies on Transport Policy*, 8(2), 564–575. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.11.009>
- Bikehouse. (2024). Domane. <https://www.bikehouseecuador.com/ciclismoruteroecuador>
- Carabalí, J., & Tovar Andrés. (2014). Análisis de la competencia de los operadores económicos en funcionamiento, dedicados a la producción y comercialización nacional de bicicletas, en la ciudad de Quito. Repositorio UPS. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/7073>
- Carrillo, J., & Aspiazu, J. (2022). Plan de negocios para la comercialización de bicicletas clásicas. Repositorio ULVR. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/5320>
- Chuqui, A., & Viteri, J. (2024). Desafíos del tratado de libre comercio entre Ecuador y China en el sector de productos electrónicos. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/23414>
- Comité del Comercio Exterior. (2021). Resolución No. 009 - 2021. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/07/ResolucionCOMEX009.pdf>
- Comité del Comercio Exterior. (2013). Resolución No. 29. https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL_FINAL_1_DE_ENERO_R93.pdf
- Datasur. (2023). Importaciones de bicicletas en Ecuador. <https://www.datasur.com/>
- Datasur. (2024). Importaciones de bicicletas en Ecuador. <https://www.datasur.com/>
- De la Cruz G., J. L., & Marín H., C. (2011). El impacto de China sobre América Latina en el mercado de Estados Unidos, un análisis de causalidad. <https://www.redalyc.org/pdf/861/86125453005.pdf>

- El Comercio (2021) Arancel baja desde este 1 de agosto para bicicletas, discos duros y más. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/arancel-baja-agosto-bicicletas-discos-duros-ecuador.html>
- El Confidencial. (2024). La industria que aguanta el "made in Europe" va por el carril bici: 'O tienes aranceles o mueres.' https://www.elconfidencial.com/economia/2023-07-23/bicicletas-europa-fabricas-china-antidumping-espana_3705138/
- El Mercurio. (2024). El Tratado de Libre Comercio con China entra en vigencia los primeros días de mayo. El Mercurio. <https://elmercurio.com.ec/2024/04/29/el-tratado-de-libre-comercio-conchina-entra-en-vigencia-los-primeros-dias-de-mayo/>
- Erazo, H., & Toledo, E. (2023). Factores que inciden en el uso de transporte sustentable en Ecuador. Revista Económica, 11(1), 9–16. <https://doi.org/10.54753/rve.v11i1.1614>
- Espín, E. (2022). Propuesta de mejora para los procesos de importación de bicicletas para mejorar la calidad de servicio a los clientes minoristas en la ciudad de Guayaquil. Universidad Católica Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/17924>
- Euronews. (2024). ¿Qué países de la UE registraron el mayor descenso en la producción de bicicletas? . <https://es.euronews.com/my-europe/2024/11/25/que-paises-de-la-ue-registraron-el-mayor-descenso-en-la-produccion-de-bicicletas>
- Full Ciclismo. (2024). Estas marcas de bicicletas chinas son las que debes conocer. <https://fullciclismo.com/blog/mejores-marcas-de-bicicletas-chinas/>
- Giant. (2024). TCR. <https://giant.com.ec/?s=TCR>
- Gonzalez-Jauregui, J., & Tussie, D. (2023). La presencia económica de China en Sudamérica: implicaciones para las dinámicas de cooperación intrarregional. URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, 36. <https://doi.org/10.17141/urvio.36.2023.5936>
- ICAN Cycling. (2024). Bike collection. <https://es.icancycling.com/collections/bikes>
- Izaguirre, J., Devenny, E., & Plúa, C. (2019). Impacto de la Sobretasa Arancelaria Implementada en el 2015 sobre el Nivel de Importaciones y el Pleno Empleo en el Ecuador. INNOVA Research Journal, 4(3), 65-73. <https://doi.org/10.33890/innova.v4.n3.2019.991>
- Market Research Intellect. (2024). Pedaling hacia adelante: Tendencias en Ventas de Bicicletas y Componentes. Market Research Intellect. <https://www.marketresearchintellect.com/es/blog/pedaling-forward-trends-in-bicycle-and-components-sales/>
- Mega Bike Store. (2024). Bicicletas. <https://megabikestore.ec/categoria->

[producto/bicicletas/?orderby=price-desc](#)

- Ministerio de Obras Públicas. (2022). Manual de ciclo-infraestructura y micromovilidad para Ecuador. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/2022/06/Manual-de-ciclo-infraestructura-y-micromovilidad-en-Ecuador-20220520.pdf>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2022). Acuerdo Comercial Ecuador - Unión europea. <https://www.produccion.gob.ec/acuerdo-comercial-ecuador-union-europea/>
- Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca. (2023). Tratado de Libre Comercio Ecuador – China. <https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china>
- Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca. (2024). Normativa y elaboración del Certificado de Origen en el SIGCO. https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2024/04/22.04.2024_Normativa-de-Origen-TLC-China-exportadores_VF.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, (2023). Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/10/Politica-Nacional-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-del-Ecuador-2023.pdf>
- Mordor Intelligence. (2024). Análisis de Participación del Tamaño del Mercado de Bicicletas Tendencias de Crecimiento y Pronósticos (2024-2029). Mordor Intelligence. <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/bicycle-market>
- Muhammad, Nashir, Ranggapoda, Vikry, Abdullah, & Rahiem. (2020). Implementation of ASEAN-China free trade agreement policy for dried vegetables entrepreneurs in Indonesia. 1(1), 77-80. <https://proceedings.conference.unpas.ac.id/index.php/oneasia2/article/view/608/498>
- Muñoz, P. & García, A. (2016). Plan de negocio para la producción y exportación de bicicletas con destino al mercado ecuatoriano. Universidad de La Salle. <https://hdl.handle.net/20.500.14625/30494>
- Neffa, J., (2017). El contexto socio económico argentino actual. Cuadernos del Cendes, 34(95), 202-218. [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082017000200009&lng=es&tlng=es.](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082017000200009&lng=es&tlng=es)
- Oleas, D. & Albornoz M. 2016. La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014). Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales Flacso. <http://hdl.handle.net/10469/9653>
- Organización Panamericana de la Salud. (2021). Destaca OPS/OMS a la bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible. OPS. <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2021-destaca-opsoms-bicicleta-como-herramienta-para-lograr-objetivos-desarrollo#:~:text=El%20uso%20de%20la%20bicicleta,%2C%20obesidad%2C%20entre%20otras>

- Panorama Ecuador. (2024). Descubre las mejores marcas de bicicletas: ¡Impulsa tu pasión por el ciclismo! <https://panoramaecuador.com/bicicletas-las-mejores-marcas-que-debes-conocer/>
- Primicias. (2024). ¿Qué está en juego en el acuerdo comercial con China? Primicias. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/china-acuerdo-comercial-tlc-ecuador/>
- Ruedas Gordas. (2024). Las 50 Marcas de Mountain Bike Más Vendidas en el Mundo. <https://ruedasgordas.es/blog/view/las-50-marcas-de-mountain-bike-mas-vendidas-en-el-mundo>
- Segarra, J. (2022). Análisis del régimen arancelario y su impacto económico-financiero en las empresas importadoras de bicicletas en la provincia del Azuay, años 2019-2020. Universidad Politécnica Salesiana. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/23540/1/UPS-CT010117.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2020). CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES, COPCI. <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-04/CODIGO%20ORGANICO%20DE%20LA%20PRODUCCION%2C%20COMERCIO%20E%20INVERSIONES%20COPCI.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2024). Arancel Nacional. <https://www.aduana.gob.ec/arancel-nacional/>
- Specialized. (2024). Catálogo de bicicletas. <https://specialized.com.ec/>
- Trifox. (2024). Cuadro Carbono Carretera X10. <https://www.trifoxbike.com/es/disc-brake-carbon-road-bike-frame-x10>
- Trinx. (2024). MAJESTIC M136 ELITE. <http://www.trinx.com/index.php?ac=article&at=read&did=1806>
- Vistazo. (2020). Negocios de bicicletas en Ecuador reportan hasta 300% más ventas. Vistazo. <https://www.vistazo.com/portafolio/negocios-de-bicicletas-en-ecuador-reportan-hasta-mas-ventas-BXVI199976>
- Zamora, H. (2022). Motivadores de compra de bicicletas de montaña eléctricas eMTB en Manizales, Colombia. Universidad EAFIT. <http://hdl.handle.net/10784/32225>