



**Propuesta de mejoramiento para la disminución en el tiempo de las entregas de
motocicletas con ahorros asociados a mejores tasas de cambio**

Angélica María Castrillón Saraz

María Fernanda Cano Salinas

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2015

**Propuesta de mejoramiento para la disminución en el tiempo de las entregas de
motocicletas con ahorros asociados a mejores tasas de cambio**

Angélica María Castrillón Saraz

Maria Fernanda Cano

**Trabajo de investigación presentado para optar al título de Especialista Gerencia logística
internacional**

Director (a):

**Mag. Gustavo Londoño (Abogado, Magister en relaciones internacionales, Especialista en
ciencias fiscales y Especialista en gerencia de mercadeo)**

Línea de Investigación:

Logística y Aduanas

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2015

Resumen

La alta volatilidad que en los últimos años ha presentado el dólar frente a la moneda Colombiana, ha incrementado notoriamente el costo de producción y comercialización de las motocicletas en el país; de otro lado, la alta competencia que este sector automotriz presenta en Colombia obliga a las ensambladoras a ajustar con mucho cuidado los precios de venta final, ejerciendo, de manera positiva para el comprador final, un control de precios de venta; sin embargo este esfuerzo financiero termina reflejándose en las utilidades que al final de año reportan las compañías.

La merma en las utilidades de las compañías obliga a mirar alternativas que compensen de alguna manera y de forma positiva el encarecimiento y revaluación de la moneda Colombiana; es así como se torna importante el tener cada semana Declaraciones de Importación con Tasas de Cambio diferenciales que se constituyan en una alternativa y represente un ahorro comparativo al momento de la nacionalización de las mercancías.

Palabras clave:

TRM

CKD

NACIONALIZACION

IMPUESTOS

MOTOCICLETAS

DÓLAR

Abstract

The high volatility that in the last years has introduced the dollar against the Colombian currency has increased considerably in the cost of production and marketing of motorcycles in the country; on the other hand, the high competition in the automotive sector presents Colombia, forcing the assembly to carefully adjust the final sales prices, putting significantly to the final buyer, control selling prices; however, this financial effort ends reflected in earnings at the end of year reporting companies.

The decrease in earnings of the companies forced to look at alternatives to compensate somehow and the increase and positive revaluation of the Colombian currency basis; Thus it becomes important to have each week Import Declarations with differential exchange rates to be established in an alternative and represents a comparative savings when the nationalization of the goods.

Keywords:

REPRESENTATIVE MARKET EXCHANGE RATE

COMPLETELY KNOCK DOWN (CKD)

NACIONALIZATION

TAXES

MOTORCYCLES

DOLLAR

Contenido

GENERALIDADES DE LA EMPRESA	10
<i>MISIÓN</i>	11
INTRODUCCIÓN	12
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO	13
1.1 Antecedentes	13
1.1.1 Estado del Arte	16
1.2 Planteamiento del problema	17
1.3 Justificación	18
1.4 Objetivos	19
1.4.1 Objetivo general	19
1.4.2 Objetivos específicos	19
1.5 Marco metodológico	20
1.5.1 Método	20
1.5.2 Metodología	20
1.6 Alcances	21
2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO	22

2.1 Capitulo 1 Producción y ventas de la industria de las motocicletas en Colombia	22
2.2 Capitulo 2	26
2.2.1 La evolución de la tasa de cambio frente al peso colombiano	26
2.2.2 Antecedentes de la tasa de cambio en Colombia	27
2.2.3 Tasa de cambio actual	30
2.2.4 Efectos de la tasa de cambio en el sector automotor	32
2.3 Capitulo 3. Implementación de la propuesta de mejoramiento	35
2.3.1 desarrollo del proceso	37
3. HALLAZGOS	43
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	47
4.1 Conclusión	47
4.2 Recomendaciones	47
REFERENCIAS	48

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Colombia: tasa de cambio nominal	31
Gráfico 2. Relación entre las ventas mensuales de vehículos y la trm	32
Gráfico 3. Proceso nacionalización	39
Gráfico 4. Proceso ensamble	39

Lista de tablas

Tabla 1. Producción de la industria de motocicletas	23
Tabla 2. Producción de la industria de motocicletas. Participación %	23
Tabla 3. Ventas de la industria de motocicletas. Unidades	24
Tabla 4. Ventas de la industria de motocicletas. Participación %	25
Tabla 5. Colombia. Importaciones según posición arancelaria. 2013 – 2015	25
Tabla 6. PIB variación anual a precios constantes 2005 (%)	28
Tabla 7. TRM promedio año – devaluación	29
Tabla 8. Importaciones CIF	30
Tabla 9. Importaciones según uso o destino económicos	34
Tabla 10. Evidencias de la propuesta del proceso	40

Lista de Símbolos y abreviaturas

CKD: COMPLETELY KNOCKED DOWN" cuya traducción es "COMPLETAMENTE DESARMADO", son conjuntos de partes, piezas y componentes que se venden en paquetes cuya finalidad es el armado o ensamblaje de un bien final.

SOFSIN: Software sin fronteras

SAP: System, Applications and Products, es un sistema de información que gestiona de manera integrada, "on-line", todas las áreas funcionales de la empresa.

TRM: Tasa representativa del mercado

P&G: Estado de cuenta de pérdidas y ganancias de una empresa.

UAP: Usuario aduanero permanente

DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en Colombia

SIUX: Software de comercio exterior

Generalidades de la Empresa

Auteco es una ensambladora multi-marca que busca por el mundo lo mejor de cada segmento de motos para ofrecerlo a sus clientes, es así como nacen las líneas **Kawasaki** (1972), de Japón; **Bajaj** (1993), de la India; **Kymco** (2003), de Taiwán y **KTM** (2012) de Austria.

Gracias a la exitosa experiencia en innovación, tecnología, alto desempeño, potencia, calidad y respaldo, vemos como las motocicletas marca Auteco han aportado al país modelos emblemáticos que satisfacen las necesidades de transporte, recreación, diversión y trabajo; generando desarrollo y mejorando la calidad de vida de sus usuarios.

Las motocicletas de Auteco le ofrece a sus clientes una efectiva solución de transporte: vehículos de excelente calidad, y con un excelente servicio, pues gracias al trabajo en equipo con socios aliados, se conformó la más grande Red de Distribución de Motocicletas con más de 630 concesionarios.

Las motocicletas de Auteco son un estilo de vida, es una marca cercana a los motociclistas, siempre dispuesta a responder a las necesidades y expectativas de sus clientes, contribuyendo al progreso económico, al mejoramiento de la calidad de vida y al cuidado del medio ambiente. Es por esto, que los atributos tecnológicos, técnicos y de diseño de cada uno de las motocicletas responde a un estilo propio; atributos que se traducen en múltiples beneficios para nuestros usuarios como: economía familiar,

independencia en la movilidad, mejores posibilidades de trabajo y más tiempo para compartir en familia.

Con estas innovadoras motocicletas se desea explorar nuevos mercados y sorprender nacional e internacionalmente. Lo cual se tiene muy asegurado por la percepción que tiene la población colombiana con las motocicletas y su cultura de tener un transporte propio, económico y ágil, pues según lo que demuestra la demanda de las motocicletas en el mundo nos da una excelente perspectiva de los logros que se pueden alcanzar con productos de alta calidad.

Misión

“Nuestra misión consiste en servir con entusiasmo, excelencia y dinamismo, las necesidades y expectativas de nuestros clientes internos y externos, mejorando continuamente la tecnología y la calidad de nuestros productos y servicios en las áreas de fabricación y comercialización, de manera que respondan a las necesidades de transporte, recreación, diversión, equipos de trabajo, energía y suministros para terceros, y en las demás actividades a las cuales se diversifique.

Lo anterior, mediante la participación decidida y comprometida en la aventura empresarial y en el desarrollo de los mercados nacionales e internacionales por parte de nuestros trabajadores, accionistas, distribuidores y proveedores, con productos y servicios de alta calidad, competitivos y rentables.

Todo ello dentro de una cultura profundamente humana, con valores, principios, actitudes y prácticas que satisfagan las necesidades de nuestros clientes y de nuestra gente, y que permitan a ésta, su felicidad y realización integral en sus dimensiones espirituales, intelectuales, emocionales y materiales, buscando contribuir, sin detrimento del medio ambiente, al progreso económico y social y al mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad”. (Recuperado de www.auteco.com.co)

Visión

Auteco se consolida como una empresa siempre próspera, reconocida por su liderazgo absoluto en los mercados en los que participa, sorprendiendo a sus consumidores con experiencias y soluciones de movilidad únicas e innovadoras, que brinda rentabilidad atractiva y sostenible a sus accionistas y socios comerciales, facilita el desarrollo integral y la felicidad de sus colaboradores y apoya la educación de los actores de la vía como parte de su proyección social, logrando así trascender en la sociedad. (Recuperado de www.auteco.com.co)

Introducción

En la actualidad, la fluctuación de la tasa de cambio del mercado está teniendo un impacto muy importante en los costos de las compañías por el encarecimiento de los impuestos aduaneros que se deben pagar al momento de hacer sus importaciones, finalmente los balances de las compañías vienen acusando estos costos en menores utilidades y disponibilidad para inversiones.

Las fluctuaciones de tasa de cambio han representado un aumento del 30% en los costos de producción de las mercancías importadas; incremento que no se puede llevar necesariamente el precio de venta del producto, debido a las presiones que ejerce la competencia de otras marcas en un disputado y creciente mercado de motocicletas.

Este nuevo escenario adverso ha motivado la imperante búsqueda de alternativas para el ahorro de costos dentro de la compañía, procurando el desarrollo de procesos eficientes y eficaces que permitan compensar los altos costos que se vienen dando por el alza en la tasa de cambio.

Dado todo lo anterior, el enfoque de esta propuesta pretende alinear los procesos de la empresa AUTECO S.A.S desde la programación del ensamble, incluyendo el almacenamiento, abastecimiento de la línea, nacionalización y entrega a distribución comercial que se traduzcan en ahorros importantes y compensen las pérdidas que se vienen presentando por el alza de costos.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

La aplicación de los tipos de cambio, desde el Patrón Oro pasando por los tipos de cambio fijos, tipos de cambio flexibles, y modalidades como Crawling Peg, han sido el resultado de fenómenos económicos y políticos en su momento. Cada uno de estos sistemas de tipo de cambio se han agotado en la efectividad de su aplicación en atención a los diferentes acontecimientos de la economía mundial.

Los gobiernos con sus respectivas autoridades monetarias han buscado una menor volatilidad de los tipos de cambio con el propósito de atenuar su impacto en la economía de los países.

Históricamente, a pesar de la vigencia de algún sistema de tipo de cambio utilizado mundialmente algunos países se han apartado transitoriamente de dicho modelo aplicado en su momento considerando que de esta manera podría responder a las necesidades específicas o particulares de sus economías. Sucedió con los Estados Unidos quien abandono Bretton Woods y la Unión Europea adopto el modelo de Serpiente Monetaria y el Sistema Monetario Europeo para derivar en la Unión Monetaria.

Colombia tampoco fue ajena a esta situación, ya que fue de los primeros países en alejarse del sistema de tipo de cambio fijo adoptando el Crawling Peg. Así mismo en la década de los noventa hizo uso de manera muy particular del sistema de bandas cambiarias,

modelo que también se agotó por los ataques especulativos, para derivar en el tipo de cambio flexible, más exactamente el tipo de cambio sucio. (Recuperado de: http://hagamosalgorcolombia2012.blogspot.com/2013/07/historia-de-la-tasa-de-cambio_29.html)

Por otro lado haciendo mención al sector automotriz, es importante resaltar que Auteco fue la primera ensambladora de motocicletas en el país, es así como inicio sus labores de venta de motocicletas en 1945, cuando comenzó a importar motocicletas marca Indian, de origen Estadounidense. Años después, también importó motocicletas Ariel, Excelsior y Monarch, originarias de Inglaterra. En 1954, Auteco adquirió los derechos de ensamble y venta de las motocicletas Lambretta, producidas por la firma italiana Innocenti. En los años 60`s, Auteco obtuvo de parte del Gobierno de Colombia la primera licencia para el ensamble y fabricación de motocicletas en Colombia.

En los 70`s Incolmotos yamaha comenzó con el ensamble de motocicletas marca YAMAHA, luego en los 80`s fanalca Honda y Susuki Motor obtuvieron la licencia de ensamble de sus respectivas marcas (Honda y Susuki). En los últimos 15 años han incursionado en el mercado Colombiano otras ensambladoras como: AKT, UM, AYCO, JIALING Y JINCHENG.

Las ensambladoras que han venido tomado mayor fuerza en nuestro país son: AUTEKO, AKT, YAMAHA y HONDA.

El sector automotor en el país es de gran importancia dentro de la economía, ya que aporta el 4% de la producción industrial nacional, generando alrededor de 24.783 empleos directos. Adicionalmente y para resaltar el país ocupa el segundo lugar en la producción de motocicletas en la región, después de Brasil, y estas representan el 52% del parque automotor colombiano.

Los países del Oriente se posicionan como los principales proveedores para Colombia de motocicleta: India, China Taiwán y Tailandia.

En el mercado de motocicletas se encuentran una amplia diversidad de vehículos en los que se destacan las motos tipo calle, seguida de los motocarros y las cuatrimotos.

(Recuperado de:

<http://www.andi.com.co/salpren/documents/comportamiento%20de%20la%20industria%20de%20motocicletas%20en%20el%20primer%20semestre%20de%202014.pdf>)

Finalmente al ser la industria de transformación ensamble un sector empresarial tan particular no solamente en el desarrollo de su actividad sino en la normatividad que lo rige, no ha sido posible encontrar bibliografías o documentación que solucionen lo de la variabilidad de los costos

Se hizo investigaciones paralelas con otras ensambladoras para conocer Como han enfrentado problema y las posibles soluciones y no se encontraron propuestas asociadas a este tema.

1.1.1 Estado del Arte.

- Proceso de evolución del mercado de las motocicletas y sus repuestos en Colombia.

(Jorge Eduardo Perez Velasquez):

“German Gaviria S Y CIA LTDA Distrimotos es una empresa importadora y comercializadora de repuestos para motocicletas la cual en su deseo de expandirse en el mercado de repuestos en Colombia y en el extranjero deseo elaborar un análisis de cómo se ha comportado el mercado de las motocicletas en Colombia en los últimos años y como es su proyección al futuro, esto con el fin de poder mantener los primeros lugares como importadora y comercializadora de repuestos para motocicletas.” (Recuperado de: <http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10785/1399/proceso%20de%20evoluci%C3%93n%20del%20mercado%20de%20las%20motocicletas%20y%20sus%20repuestos%20en%20colombia.pdf?sequence=1>)

- Séptimo estudio sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia

“La dinámica socioeconómica en la que se enmarca el comportamiento de la industria de motocicletas en Colombia, ha permitido que este vehículo no solamente se consolide como una solución de movilidad y transporte para los colombianos de menores ingresos de miles de colombianos que ven en este vehículo una herramienta de trabajo” (Recuperado de:

http://www.unisabanaradio.tv/publicaciones/contenidos/publicaciones/doc/docu_69

3.pdf)

1.2 Planteamiento del problema

En Marzo de 2013 la economía colombiana mantenía tasas de cambio bastante estables por cuenta de los difíciles momentos que cruzaban tanto las economías de la Comunidad Económica Europea como la situación vivida en los Estados Unidos por los rezagos dejados por la crisis de la burbuja inmobiliaria; pero ese panorama comenzó a cambiar cuando los Estados Unidos comenzaron a mostrar síntomas de recuperación lo que alentó sin duda que los inversionistas tornaran sus inversiones de nuevo a este país. Todo lo cual comenzó a ejercer una presión sobre el cambio del Dólar en nuestro país, iniciando así una carrera alcista que nadie se imaginó y para la cual nadie estaba preparado.

Para esta época (marzo de 2013), el dólar se ubica cerca de los \$1.900, lo cual permitía a las empresas importadoras tener un muy buen manejo de sus ventas, con inventarios moderados y tasas de retorno de inversión bastante importantes y satisfactorias.

Para esta época (marzo de 2013), el dólar se ubica cerca de los \$1.900, lo cual permitía a las empresas importadoras tener un muy buen manejo de sus ventas, con inventarios moderados y tasas de retorno de inversión bastante importantes y satisfactorias.

Con este panorama las empresas importadoras tuvieron que echar mano de sus recursos para cumplir con sus obligaciones de pago de mercancías con el resto del mundo, viendo afectado en forma directa su P&G.

Se estima que para la industria de las motocicletas el incremento del precio del dólar representa una trepada en los costos de alrededor del 30%, incremento que no se ha logrado compensar con el incremento en los precios de venta al cliente final, entre otras cosas por la fuerte competencia que existe en este explosivo mercado que genera sinergias muy fuertes que limitan compensar las pérdidas mediante el traslado del incremento del valor del dólar al precio de venta al cliente final.

Dado todo lo anterior las empresas han volcado sus miradas hacia adentro de ellas mismas tratando de encontrar y optimizar procesos más robustos y económicos en las diferentes áreas que la componen. Cada área tiene como reto inmediato la formación de nuevas e innovadoras líneas de ejecución de sus labores, procurando sacar mayor provecho a los recursos y mejorando los tiempos de respuesta.

1.3 Justificación

La presente investigación pretende establecer puentes entre la ejecución de las mejores prácticas empresariales, logísticas y técnicas con la realización de las operaciones autorizadas bajo el espectro normativo aduanero Colombiano que al tratar de ser bastante simple en su operatividad se encuentra con interpretaciones que hacen difícil su aplicabilidad.

Históricamente la Legislación Aduanera Colombiana ha desarrollado su enfoque en la fiscalización y el recaudo de recursos, y las autoridades encargadas de la ejecución de ésta misión han tornado más crítico la labor de importar, por cuenta de la persecución, más de los errores formales de los declarantes que en la persecución de actores reales de la evasión.

Encontrar un punto de equilibrio que potencialice al mayor grado la productividad de la compañía sin detrimento de la seguridad jurídica evitando caer en errores formales que pongan el riesgo el desarrollo de las operaciones aduaneras se ha convertido para nosotros en una meta que llevará a importantes ahorros, los cuales finalmente se traducirán en oportunidades de venta al público final con los mejores precios del mercado y la entrega de las importantes utilidades a los inversionistas lo que finalmente se traducirá en la continuidad y viabilidad futura de la compañía.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general. Desarrollar una propuesta de mejoramiento para la disminución en el tiempo de las entregas de motocicletas con ahorros asociados a mejores tasas de cambio.

1.4.2 Objetivos específicos.

- Analizar la producción y ventas de la industria de las motocicletas del último año en Colombia

- Analizar el comportamiento de las tasas de cambio en el último año y su impacto en las importaciones.
- Establecer la ejecución del proceso en forma paralela del ensamble de motos y su nacionalización, Contribuyendo al ahorro en la liquidación y pago de tributos aduaneros a partir de la presentación de las declaraciones de importación de las mercancías, basado en la fluctuación de la TRM.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método. El método principal del presente trabajo es analítico, pues una vez conocido el proceso de entrega de motocicletas y analizado el comportamiento de la tasa de cambio, se termina realizando una propuesta para que se logre una disminución en la entrega y a la vez se obtengan ahorros significativos en el proceso.

1.5.2 Metodología. Recolección de información Primarias. Entrevista personal con los actores que intervienen en cada proceso. Para este estudio se entrevistarán algunos colaboradores de Auteco pertenecientes a diferentes áreas de la organización.

Recolección de información Secundarias. Internet. Los investigadores harán uso de la posibilidad de conocimiento de los distintos temas a través de la información que se puede encontrar por medio de los sitios en internet de los entes gubernamentales

involucrados en el tema, así como de los no gubernamentales que dominan ampliamente el sector y pueden brindar información confiable.

1.6 Alcances

Este trabajo se realiza con el fin de dar una propuesta de mejoramiento que ayude a la disminución de los tiempos de entrega de las motocicletas, con ahorros asociados a mejores tasas de cambio.

2. Ejecución del Proyecto

2.1 Capítulo 1. Producción y ventas de la industria de las motocicletas en Colombia

“Colombia es uno de los países en Latinoamérica con mayor crecimiento en la producción de motos en los últimos años, llegando a ocupar el segundo lugar en Sudamérica después de Brasil, es así como Colombia se hace un país muy atractivo para las ensambladoras de motocicletas, la gran oferta en este campo ha llevado a que el país se haya posicionado fuertemente en el mercado por su oferta de respaldo, garantía y productos con una gama muy alta de calidad además de las facilidades que día a día ofrecen los bancos y distribuidoras a los Colombianos para poder adquirir una motocicleta nueva por medio de una financiación a bajos costos.

La motocicleta en los últimos quince años ha venido teniendo un crecimiento positivo, esto se debe a la buena inversión extranjera que se ha inyectado en el país lo que ha llevado a que grandes ensambladoras de motos como Suzuki, Fanalca, Akt, Incolmotos, Auteco, etc. Tengan grandes ensambladoras a lo largo del territorio nacional.”

(Recuperado de: Trabajo de Grado, Proceso de evolución del mercado de la motocicleta y sus repuestos en Colombia, Universidad Católica de Pereira)

“En 2014, la industria de motocicletas, incluyendo importaciones realizadas por las ensambladoras, produjo 676.971 unidades, 5,8% más que en 2013. Las ventas de la industria también aumentaron 6,7% frente al año anterior.

Tabla 1. Producción de la industria de motocicletas

Producción de la industria de motocicletas. Unidades

Ensambladora	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTECO	112.993	96.562	131.565	182.373	207.941	242.735	234.902
YAMAHA	50.895	53.525	72.907	94.856	102.202	129.073	134.937
AKT MOTOS	46.540	25.867	56.903	81.010	90.728	101.298	128.760
HONDA	69.902	60.924	76.294	104.972	104.093	103.486	104.045
SUZUKI	102.829	73.624	40.098	51.531	63.097	62.396	73.109
AYCO LTDA	3.555	1.825	1.311	1.837	1.118	900	1.218
Otros	9.104	5.820	11.182	3.610	457	0	0
Total	395.818	318.147	390.260	520.189	569.636	639.888	676.971

Fuente: Producción y ventas de motocicletas en Colombia –Régimen de Ensamble. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -Dirección de Comercio Exterior. Cálculos: FENALCO ANTIOQUIA

La mayoría de las motos que se produjeron en Colombia, fue por la ensambladora Auteco, 234.902 unidades, en segundo lugar se ubicó Yamaha con 134.937 motos, sigue AKT Motos con 128.760 y en cuarto puesto estuvo Honda con 104.045 unidades.

Tabla 2. Producción de la industria de motocicletas. Participación %

Producción de la industria de motocicletas. Participación %

Ensambladora	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTECO	28,5	30,4	33,7	35,1	36,5	37,9	34,7
YAMAHA	12,9	16,8	18,7	18,2	17,9	20,2	19,9
AKT MOTOS	11,8	8,1	14,6	15,6	15,9	15,8	19,0
HONDA	17,7	19,1	19,5	20,2	18,3	16,2	15,4
SUZUKI	26,0	23,1	10,3	9,9	11,1	9,8	10,8
AYCO LTDA	0,9	0,6	0,3	0,4	0,2	0,1	0,2
Otros	2,3	1,8	2,9	0,7	0,1	0,0	—
Total	100,0						

Fuente: Producción y ventas de motocicletas en Colombia –Régimen de Ensamble. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -Dirección de Comercio Exterior. Cálculos: FENALCO ANTIOQUIA

A pesar de que Auteco es la ensambladora con mayor producción, su participación en el total, se redujo frente a 2013, al pasar de 37,9% a 34,7%, otras empresas que también

perdieron peso fueron, Yamaha y Honda, mientras que AKT Motos y Suzuki aumentan su participación.

Adicionalmente, con respecto a lo producido en 2013, Auteco muestra una caída de 3,2%, mientras que las demás ensambladoras obtuvieron crecimiento en su resultado.

Tabla 3. Ventas de la industria de motocicletas. Unidades

Ventas de la industria de motocicletas. Unidades

Ensambladoras	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTECO	112.420	98.761	129.644	183.501	206.078	242.402	230.227
AKT MOTOS	46.594	30.218	55.192	76.965	84.811	117.761	147.929
YAMAHA	58.971	56.636	74.909	90.039	106.664	126.691	135.864
HONDA	65.673	61.133	76.408	104.662	102.944	102.116	98.762
SUZUKI	86.147	53.580	38.533	48.873	63.254	54.928	73.774
AYCO LTDA	4.085	3.140	1.240	1.924	1.138	853	1.229
Otros	9.442	6.322	13.956	3.979	513	0	0
Total	383.332	309.790	389.882	509.943	565.402	644.751	687.785

Fuente: Producción y ventas de motocicletas en Colombia –Régimen de Ensamble. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -Dirección de Comercio Exterior. Cálculos: FENALCO ANTIOQUIA

Las ventas de la industria de motocicletas son lideradas por Auteco, en 2014 fueron 230.227 unidades, siguen en segundo y tercer lugar, AKT Motos y Yamaha, con 147.929 y 135.864, respectivamente, sin embargo, frente a 2013, la primera cayó en 5,02%, mientras que las otras dos aumentaron en 25,6% AKT Motos y 7,2% Yamaha. Sobresale también la disminución en ventas de Honda, -3,3%.

Tabla 4. Ventas de la industria de motocicletas. Participación %

Ventas de la industria de motocicletas. Participación %

Ensambladoras	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTECO	29,3	31,9	33,3	36,0	36,4	37,6	33,5
AKT MOTOS	12,2	9,8	14,2	15,1	15,0	18,3	21,5
YAMAHA	15,4	18,3	19,2	17,7	18,9	19,6	19,8
HONDA	17,1	19,7	19,6	20,5	18,2	15,8	14,4
SUZUKI	22,5	17,3	9,9	9,6	11,2	8,5	10,7
AYCO LTDA	1,1	1,0	0,3	0,4	0,2	0,1	0,2
Otros	2,5	2,0	3,6	0,8	0,1	---	---
Total	100,0						

Fuente: Producción y ventas de motocicletas en Colombia –Régimen de Ensamble. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo -Dirección de Comercio Exterior. Cálculos: FENALCO ANTIOQUIA

Auteco con la mayor participación y Honda, disminuyeron el peso en el total de ventas, mientras que AKT Motos, Yamaha y Suzuki, la aumentan.

Tabla 5. Colombia. Importaciones según posición arancelaria. 2013 – 2015

Colombia. Importaciones según posición arancelaria. 2013 - 2015

Motos	Unidades				Valor FOB USD			
	2013	2014	Enero 2014	Enero 2015	2013	2014	Enero 2014	Enero 2015
Inferior o igual a 50 cm ³	1.992	1.313	9	96	615.636	497.074	13.645	41.646
Cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³	31.322	32.344	2.860	3.043	40.923.891	38.449.162	4.223.443	3.338.311
Cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³	402	550	85	31	2.222.647	2.637.829	428.858	182.262
Cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior o igual a 800 cm ³	6.383	1.778	90	126	12.938.716	12.083.471	733.720	876.296
Cilindrada superior a 800 cm ³	1.529	2.325	256	193	19.069.559	25.822.293	2.340.655	1.718.954
Los demás	3.029	6.237	281	102	2.043.617	1.189.886	133.939	33.275
Total general	44.657	44.547	3.581	3.591	77.814.066	80.679.714	7.874.259	6.190.744

Fuente: Legiscomex. Cálculos: FENALCO ANTIOQUIA

Las importaciones de motocicletas, en 2014, fueron 44.547, un poco menos que en 2013.

La mayoría de las motocicletas importadas provienen de China, más del 60%, le siguen en importancia, India con más del 22% y Japón con el 4,3%. Las motos importadas

llegan principalmente a Antioquia y Atlántico”. (Recuperado de: http://www.fenalcoantioquia.com/res/itemsTexto/recursos/boletin_33_motos.pdf)

2.2 Capítulo 2. Comportamiento de las tasas de cambio en el último año y su impacto en las importaciones de motocicletas

2.2.1 La evolución de la tasa de cambio frente al peso colombiano. A partir de la crisis financiera desatada en los Estados Unidos de América en el mes de septiembre del año 2008, la confianza en este mercado comenzó una tendencia a la baja, lo que ocasionó desplomes importantes en los principales índices bursátiles de todo el mundo. Esta situación provocó que la principal potencia financiera mundial presenciara la caída de invaluables empresas debido a la burbuja financiera construida por la sobreoferta de derivados financieros respaldados en hipotecas basura.

Como consecuencia de este cataclismo, la primera economía mundial entró en una fase de desaceleración económica desligada por las bajas en el consumo, el empleo y la caída de los precios del petróleo entre otros muchos factores macroeconómicos produciendo una recesión y de igual forma desatando un Tsunami financiero alrededor del mundo.

Como producto de esta crisis el comercio mundial se afectó en gran medida ocasionando que las economías de primer nivel comenzaran a disminuir sus importaciones, y de esta manera dar inicio a los coletazos sobre las economías emergentes y en vías de desarrollo principalmente Asia y América Latina.

Por otro lado, una vez fue proclamada la recesión en Estados Unidos y los nefastos impactos que tuvo en Europa, todos los inversionistas de todo el mundo comenzaron a dirigir sus recursos a economías emergentes entre las que se destacan China, Brasil India entre otras economías incluida la colombiana. Esta tendencia permitió que en estas economías permaneciera un ambiente de tranquilidad soportado por los índices de crecimiento.

2.2.2 *Antecedentes de la tasa de cambio en Colombia.* En el caso colombiano, para el periodo comprendido entre año 2002 y hasta el año 2009 el fortalecimiento de la economía colombiana dado principalmente por el auge en las exportaciones de productos primarios y solidez financiera, fueron determinantes para disipar en cierta medida los impactos generados en el entorno económico mundial debido a la crisis antes mencionada. Sin embargo algunos analistas consideran que el crecimiento de la economía colombiana fue impactado en cierta medida por la desaceleración de sus principales socios, en cabeza de Estados Unidos repercutiendo directamente en las exportaciones y en el comportamiento de la tasa de cambio con tendencia a la devaluación.

Sin embargo, ... "Esta devaluación es esperada por la menor entrada de divisas en la economía producto de diversas razones como son la reducción en las remesas, caída en las exportaciones y por ultimo una menor entrada de capitales como consecuencia de la incertidumbre experimentada en el ámbito económico. En cuanto a la balanza comercial para el 2009 se ha proyectado un comportamiento estable, ya que a pesar de la disminución de las exportaciones ocasionado por la menor demanda externa, ya que también se obtendrá un resultado similar en las

importaciones , debido al encarecimiento de estas, como consecuencia del proceso devaluacionista y a la caída de la demanda interna. (Recuperado de: <http://www.zonaeconomica.com/jeisonandres/impacto-crisis-mundial-colombia>, 2015-07-07 10:09 pm)

En consecuencia, este fenómeno bajista en los principales índices macroeconómicos y en especial atención a la tasa representativa del mercado el comportamiento en las importaciones de materias primas e insumos para la industria desato una leve alza en los precios de los bienes y servicios, debido a que ya la industria colombiana debía dar en primera instancia más pesos por dólar importado al igual que mayores impuestos por la devaluación.

Sin embargo, y respecto a la siguiente figura se demuestra que el crecimiento de la economía en términos de crecimiento del PIB, hasta finales del año 2008 fue negativo con respecto a su tendencia alcista vista en los últimos 5 años.

Tabla 6. PIB variación anual a precios constantes 2005 (%)

PIB. VARIACION ANUAL A PRECIOS CONSTANTES 2005 (%)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
I	4,2	6,2	4,2	5,4	8,0	5,0	1,1	3,6	5,7	5,9	2,8	6,4
II	2,4	4,4	6,0	5,8	6,3	5,3	1,2	3,5	6,4	5,0	4,7	4,3
III	4,0	4,4	5,4	7,6	6,2	3,7	1,3	3,5	7,9	2,5	6,1	4,2
IV	5,1	6,3	3,3	7,9	7,2	0,4	2,9	5,3	6,3	2,9	6,1	3,5
AÑO	3,9	5,3	4,7	6,7	6,9	3,5	1,7	4,0	6,6	4,0	4,9	4,6

Fuente consultada. Asociación nacional de industriales ANDI

Respecto al dinamismo que se presentaba para el periodo en cuestión y luego de la crisis, la TRM para el año 2002 se ubicó alrededor de COP 2508.00 TRM que represento

un comportamiento importante de la economía logrando que la moneda colombiana ganara terreno sobre el dólar alcanzó incluso un máximo histórico de COP 2877.80 permitiendo que el comercio exterior colombiano produjera buenos resultados principalmente para quienes exportaban, gracias a las ventas al exterior.

Tabla 7. TRM promedio año – devaluación

	TRM Promedio Año	Devaluación
1999	1.758,6	23,2
2000	2.087,4	18,7
2001	2.299,8	10,2
2002	2.508,0	9,1
2003	2.877,8	14,7
2004	2.626,2	-8,7
2005	2.320,8	-11,6
2006	2.358,0	1,6
2007	2.078,4	-11,9
2008	1.966,3	-5,4
2009	2.156,3	9,7
2010	1.897,9	-12,0
2011	1.848,2	-2,6
2012	1.798,2	-2,7
2013	1.868,9	3,9
2014	2.000,7	7,1

Fuente consultada. Asociación nacional de industriales ANDI

No obstante, adentrándonos sobre el tema de las importaciones, la tendencia alcista de la devaluación no fue influyente sobre las operaciones de este tipo por cuanto su comportamiento para el periodo entre 2003 y 2009 fue creciente, evidenciándose el crecimiento producido principalmente por el buen momento del mercado colombiano, gracias a las alzas en la demanda doméstica. Tal y como lo muestra la siguiente figura las importaciones colombianas han tenido un comportamiento creciente con excepción del año 2009, el cual se explica por la crisis financiera. Sin embargo para el 2010 y en adelante su

comportamiento ha venido tomando importantes avances obteniéndose hasta el año 2014 un crecimiento con respecto al año 2009 del 51%

Tabla 8. Importaciones CIF

IMPORTACIONES CIF (Mill US\$, DANE)

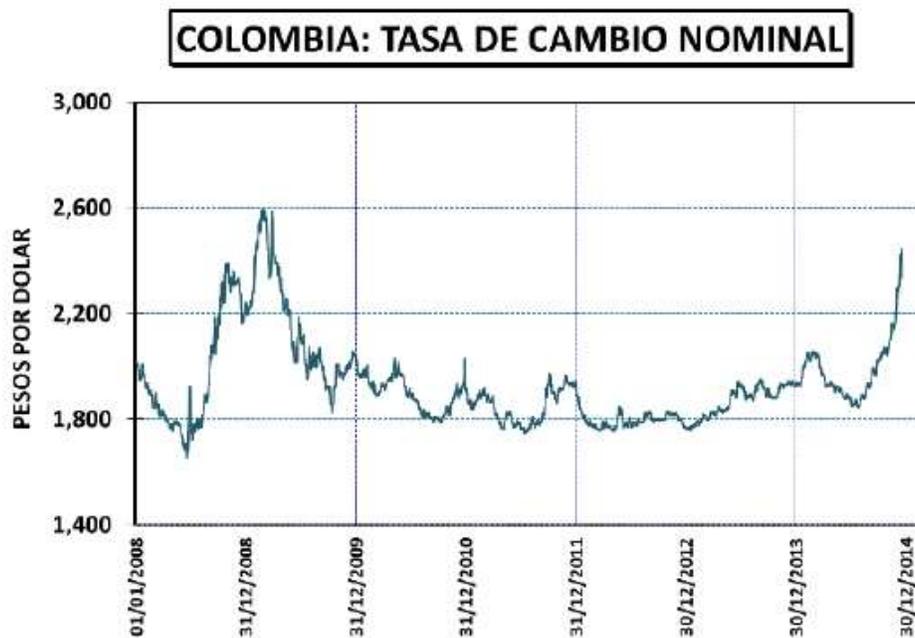
	Total	Consumo	Materias primas	Bienes de capital
2000	11.757	2.208	5.914	3.633
2001	12.821	2.512	5.809	4.424
2002	12.695	2.684	5.875	4.130
2003	13.882	2.666	6.412	4.790
2004	16.764	3.166	8.020	5.562
2005	21.204	3.992	9.521	7.676
2006	26.162	5.289	11.515	9.340
2007	32.897	6.794	14.150	11.931
2008	39.666	7.573	17.677	14.393
2009	32.891	6.675	13.193	13.001
2010	40.486	9.004	17.133	14.324
2011	54.233	11.315	22.609	20.281
2012	59.111	12.956	25.537	20.591
2013	59.381	13.122	25.670	20.567
2014	64.029	14.251	27.954	21.800

Este comportamiento sin embargo desvirtúa en cierta medida el temor que la industria colombiana guarda frente a la tasa de cambio.

2.2.3 *Tasa de cambio actual.* Según la siguiente figura, la tasa de cambio ha tenido un comportamiento que para antes del 2008 se ubicó en COP 2078,4 una vez entradas en la recesión económica las economías de primer nivel y al incierto panorama en las economías emergentes, la tasa de cambio comenzó una tendencia a la baja llegando en el año 2012 alcanzar mínimos de COP 1798,20. No obstante, para el año 2013 comenzó un alza que se mantuvo constante hasta inicios del año 2014 donde luego comenzó un brote de revaluación que llegó hasta mediados del mismo año y luego un alza que hasta hoy está

alcanzando máximos de COP 2700.00 “...Este comportamiento de la tasa se explica por la confluencia de varios factores externos e internos: en lo externo, las expectativas de un cambio en la política económica Norteamérica hacia una política menos expansiva, un mejor desempeño de la economía de Estados Unidos, y, en lo interno están un menor ingreso de recursos por endeudamiento del sector público en dólares, y, una importante intervención del banco de la república en el mercado cambiario...” (Balance y perspectivas 2014 - 2015 Andi)

Gráfico 1. Colombia: tasa de cambio nominal



Fuente consultada. Asociación nacional de industriales ANDI

Adicionalmente, “...según los analistas, la fortaleza del peso colombiano (COP) responde a las diferentes dinámicas de la economía nacional e internacional. En particular, el mayor crecimiento de las economías emergentes frente a las desarrolladas, ha

incrementado el flujo de dólares (USD) hacia economías en desarrollo. Lo anterior se ha potencializado en el mercado cambiario colombiano, debido a varios factores de la economía nacional como: la mejora en la calificación del grado de inversión de la economía colombiana, el incremento de la inversión extranjera directa (IED) e incrementos en las tasas de interés, lo que ha incrementado el gusto de los inversionistas extranjeros por la economía colombiana, impulsando la tendencia bajista de la tasa de cambio COP/USD (Grupo Bancolombia, 2011)...” (Estudios sobre el sector Automotor)

2.2.4 Efectos de la tasa de cambio en el sector automotor. Siendo considerado el sector automotor fuente de crecimiento y desarrollo del país, el tema de la tasa de cambio tiene unos efectos que hasta ahora han sido pocos incidentes en el ritmo de operaciones del comercio exterior para esta industria.

Gráfico 2. Relación entre las ventas mensuales de vehículos y la TRM

Gráfico 12. Relación entre las ventas mensuales de vehículos y la TRM



Fuente: Cálculos GEE – SIC con datos del Banco de la República (2012), FENALCO (2012)

La grafica nos muestra sin embargo, que la relación que existe entre las ventas de vehículos y la TRM se disponen inversamente proporcional principalmente a rubro de vehículos y motocicletas importadas en condición completamente armado.

De otra forma, la constante en los índices de crecimiento económico y al buen comportamiento de la demanda interna el sector automotor demuestra incrementos en sus operaciones, mostrando un incremento de 8% con respecto al año 2014 en importación de vehículos de transporte particular.

Tabla 9. Importaciones según uso o destino económicos

IMPORTACIONES SEGÚN USO O DESTINO ECONOMICOS (CUODE)
Miles de dólares

	ENE-FEB 2014	ENE-FEB 2015	Variación %
Total Importaciones	9.847.624	9.472.123	-3,8
Consumo	1.925.312	1.950.274	1,3
Bienes Consumo no Duradero	929.755	987.031	6,2
Alimentos	299.745	338.676	13,0
Bebidas	15.714	15.631	-0,5
Tabaco	7.206	12.476	73,1
Farmaceuticos y de tocador	320.972	341.966	6,5
Textiles, Confecciones	123.326	120.685	-2,1
Otros Bienes Consumo no Duradero	162.792	157.597	-3,2
Bienes Consumo Duradero	995.558	963.243	-3,2
Utensilios Domésticos	45.202	44.315	-2,0
Objetos Adorno Uso Personal	144.179	131.249	-9,0
Muebles y Equipos para el Hogar	81.681	79.338	-2,9
Electrodomesticos	215.533	173.561	-19,5
Vehículos Transporte Particular	492.103	531.340	8,0
Armas y Equipo Militar	16.859	3.440	-79,6
Materias Primas	4.651.105	3.796.455	-18,4
Combustibles y lubricantes	6.376.029	7.545.829	18,3
Materias Primas Agricultura	1.991.043	2.061.441	3,5
Materias Primas Industria	17.302.687	18.347.156	6,0
Bienes de Capital	20.567.369	21.800.414	6,0
Materiales de Construcción	291.650	303.642	4,1
Bienes de Capital Agricultura	37.493	30.982	-17,4
Bienes de Capital Industria	1.987.511	1.827.904	-8,0
Maquinaria de oficina	558.867	486.228	-13,0
Herramientas	47.822	48.298	1,0
Partes y accesorios	128.302	120.470	-6,1
Maquinaria Industrial	711.769	652.250	-8,4
Otro equipo fijo	540.752	520.659	-3,7
Equipo de Transporte	951.584	1.559.805	63,9

De igual forma, las reducciones graduales de los aranceles en respuesta a la firma de Tratados de Libre Comercio y eliminación de cuotas de importación, ha impactado positivamente en términos de los precios. No obstante la prolongación de la devaluación que ahora se presenta está ocasionando un encarecimiento continuado que en última instancia lleva a la industria a sacrificar rubros importantes en su operación en mayor medida en la venta, producto de la monetización en el mercado cambiario y al pago por derechos de aduana.

2.3 Capítulo 3. Implementación de la propuesta de mejoramiento

La propuesta se basa en los siguientes argumentos tanto procedimentales como legales:

1. En las Listas de Empaque que recibimos de nuestros proveedores antes de la llegada del material CKD a nuestras bodegas contamos con la totalidad de las series de los motores que fueron despachados por contenedor.
2. Los números de chasis que tienen las motos que ensamblamos los generamos al interior de nuestra compañía con la antelación que requiramos.
3. En la Declaración de Importación las series que identifican las motos se declaran en bloques (de motor y de chasis), con el objetivo de que no se haga lectura de “apareamientos” en la asignación del orden de los mismos. Esto representa la ventaja de tener un amplio margen de maniobrabilidad al momento de ensamblar las motos bajo el objetivo trazado en esta propuesta.

4. En las Declaraciones de Importación mediante las cuales nacionalizamos las motos armadas no hacemos mención del color por ser un agregado nacional y no es el color, necesariamente, una característica diferenciadora en esta instancia del proceso.

5. En las Declaraciones de Importación mediante las cuales nacionalizamos las motos armadas la norma nos exige hacer mención de características generales de las motos, como por ejemplo **marca:** BAJAJ, **referencia:** PULSAR 200NS (no haremos mención específica a líneas como “PRO” porque no es requisito, **Año de Modelo:** 2015, **Año de Fabricación:** 2014, **Tipo de Combustible:** Gasolina, **Tipo de Transmisión:** No automático, **Cilindrada:** 199.5 C.C., **Numero de Cilindros:** 1, **Potencia:** 23.21, **Numero de Velocidades:** 6, **número de motor y número de chasis.**

6. La Declaración de Importación de Modificación donde se nacionalizan las motos y se pagan los respectivos tributos aduaneros se genera a partir de la Declaración de Importación Inicial (que tiene información general como se menciona en el numeral anterior); por tal razón tenemos un amplio margen de maniobrabilidad para este proceso.

7. La alta fiabilidad en la corresponsabilidad entre los números mencionados en las Listas de Empaque y los números finalmente encontrados físicamente.

8. Nuestra condición de UAP nos da, en las condiciones actuales, 100% de Levantes automáticos, razón por la cual podemos presentar con tranquilidad las Declaraciones de Importación.
9. El artículo 232-1 nos ofrece la oportunidad de corregir un eventual error en las series inicialmente declaradas SIN el pago de sanción.
10. Esta propuesta se basa en el cumplimiento de las etapas y premisas formuladas en SAP.
11. Esta propuesta se basa en la nueva programación por contenedor contemplada en el desarrollo de SAP, todo lo cual nos permite conocer mínimo con un día de anticipación lo que se pretende ensamblar y en consecuencia lo que se debe nacionalizar.

2.3.1 desarrollo del proceso. Luego de recibir la programación hecha por los señores de amortiguadores, el departamento de aduanas inicia el proceso preparación para nacionalización consultando la Lista de empaque correspondiente al pedido programado y en el momento oportuno recibe del digitador de ensamble de la línea correspondiente el listado con los números de chasis generados para el lote objeto de ensamble.

Con los dos bloques de información (bloque Motor y bloque Chasis), se procede con la nacionalización; una vez surtido este proceso se “sube” al sistema SIUX, desde el sistema informático de la DIAN la totalidad de la información de las motos nacionalizadas

que contiene el número de Aceptación, Adhesivo y Levante con sus respectivas fechas **(aquí termina proceso aduanero)**.

La anterior información es transmitida al sistema **SOFSIN**; de otro lado (y en forma paralela al proceso de nacionalización arriba mencionado) una vez se inicie el ensamble del lote, el último puesto de la línea de ensamble “Captura” por medio del lector de barras el número de motor y chasis donde se genera el apareamiento, y es allí donde finalmente se asignan los datos específicos de cada moto como el color, la línea, etc. Esta información viaja a **SOFSIN** y complementa los datos de la moto para iniciar la conformación de la hoja de vida de la misma; información que finalmente servirá para el costeo, la generación del Certificado Individual de aduanas y la facturación.

La nacionalización bajo este esquema permite que cuando la moto baje de la línea de ensamble ya esté nacionalizada y pueda ser ubicada en la posición que el sistema SAP determine para ser despachada inmediatamente se requiera.

Gráfico 3. Proceso nacionalización

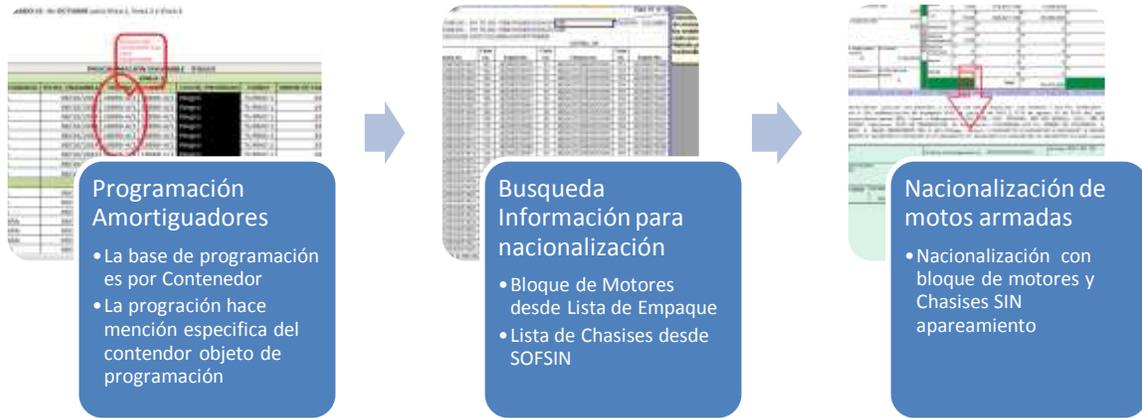
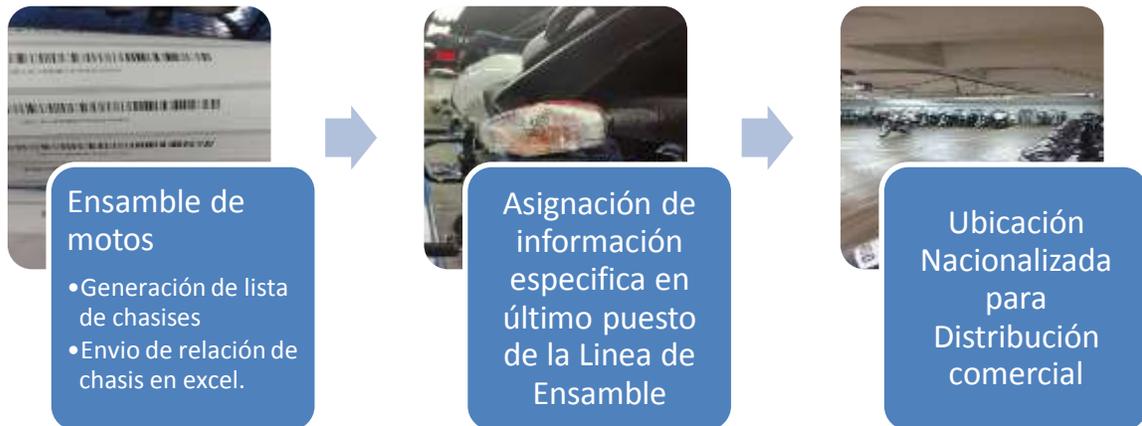


Gráfico 4. Proceso ensamble



2.3.1 Requerimientos para implementación de propuesta.

- Desarrollar en SOFSIN un informe en Excel con la lista de chasises que se marcaran para cada lote.
- Estructurar el sistema informático para que el último puesto de la línea de ensamble asigne los datos específicos de la moto (color, línea, código de la línea, y demás información requerida).

Tabla 10. Evidencias del propuesta del proceso

Bajaj Auto Ltd.Waluj Aurangabad Manufacturing Plant			Page 01 of 10
GEN BY : EXPORT PACKING			
C K D PACKING LIST			
ORDER NO.:- 18991			
MODEL :-	DISCOVER 125ST COLOMBIA EXPORT PRIMER (400 nos.)		
W.O.NO.:-	5145501	LOT NO.:- 01 TO 04 (ITEM PACKED IN EACH CASE)	COUNTRY :-COLOMBIA
	Lot nos	Case nos	
	LOT NO.:- 01	001 TO 252	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> BAJAJ nos envia la información de como están conformados los lotes por contenedor </div>
	LOT NO.:- 02	253 To 504	
	LOT NO.:- 03	505 To 756	
	LOT NO.:- 04	757 TO 1008	
W.O.NO.:-	5145501	LOT NO.:- 01 TO 04	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Tambien recibimos la información por cajas </div>
Chassis box Case nos:-	1 to 100 , 253 to 352, 505 to 604, 757 to 856		
DIMENSTIONS OF CASE:	1140 X 955 X 410 MM		
GROSS WT. OF CASE :	99 KG.		
NET WT. OF CASE :	84 KG.		
SR.NO.	PART NO.	DESCRIPTION	QTY.
1	JZ131027	ASSEMBLY WHEEL FRONT	1
2	52JZ0228	WHEEL ASSLY REAR WH PANNEL	1
3	JZ131227	COUPLING ASSEMBLY	1
4	JZ113018	MAIN STEP LH ASSY COMP	1
5	JZ113019	MAIN STEP RH ASSY COMP	1
6	JZ231600/01	MIRROR ASSLY LH	1
7	JZ141001	CHAIN 126 LINK 428 SERIES NOR	1
8	JZ113426	BRACKET ENG MTG FRONT	1
9	52JZ0200	DISC BRAKE SYSTEM	1
10	JZ113204	STAND SIDE	1
11	JZ161009	ASSEMBLY BRAKE PEDAL	1
12	JZ122002	ASSEMBLY SWING ARM	1
13	JZ111038	FRAME ASSEMBLY	1
14	JZ121027	FORK ASSLY COMP-DISC WITH LAMP SHADE	1
15	JZ181415	BRACE FENDER	1
16	JZ581020	ASSEMBLY AIR FILTER	1
17	JZ181421	FLAP REAR FENDER	1
18	JZ181416	FLAP FRONT FENDER	1
19	JW181241	COVER DISC	1

Case no.	Chassis no.	Case no.	Engine No.	Case no.	Chassis no.	Case no.	Engine No.
1	MD2A37CZ4EWD51901	101	JEZWED76072	51	MD2A37CZ8EWD51951	151	JEZWED75989
2	MD2A37CZ6EWD51902	102	JEZWED76078	52	MD2A37CZXEWD51952	152	JEZWED76112
3	MD2A37CZ8EWD51903	103	JEZWED76070	53	MD2A37CZ1EWD51953	153	JEZWED76001
4	MD2A37CZXEWD51904	104	JEZWED76075	54	MD2A37CZ3EWD51954	154	JEZWED76025
5	MD2A37CZ1EWD51905	105	JEZWED76074	55	MD2A37CZ5EWD51955	155	JEZWED76107
6	MD2A37CZ3EWD51906	106	JEZWED76077	56	MD2A37CZ7EWD51956	156	JEZWED75997
7	MD2A37CZ5EWD51907	107	JEZWED76081	57	MD2A37CZ9EWD51957	157	JEZWED76024
8	MD2A37CZ7EWD51908	108	JEZWED76073	58	MD2A37CZ0EWD51958	158	JEZWED76030
9	MD2A37CZ9EWD51909	109	JEZWED76079	59	MD2A37CZ2EWD51959	159	JEZWED76031
10	MD2A37CZ5EWD51910	110	JEZWED76085	60	MD2A37CZ9EWD51960	160	JEZWED76037
11	MD2A37CZ7EWD51911	111	JEZWED76082	61	MD2A37CZ0EWD51961	161	JEZWED76026
12	MD2A37CZ9EWD51912	112	JEZWED76076	62	MD2A37CZ2EWD51962	162	JEZWED76027
13	MD2A37CZ0EWD51913	113	JEZWED76088	63	MD2A37CZ4EWD51963	163	JEZWED76038
14	MD2A37CZ2EWD51914	114	JEZWED76087	64	MD2A37CZ6EWD51964	164	JEZWED70027
15	MD2A37CZ4EWD51915	115	JEZWED76101	65	MD2A37CZ8EWD51965	165	JEZWED76032
16	MD2A37CZ6EWD51916	116	JEZWED76090	66	MD2A37CZXEWD51966	166	JEZWED76034
17	MD2A37CZ8EWD51917	117	JEZWED76084	67	MD2A37CZ1EWD51967	167	JEZWED76040
18	MD2A37CZXEWD51918	118	JEZWED76089	68	MD2A37CZ3EWD51968	168	JEZWED76036
19	MD2A37CZ1EWD51919	119	JEZWED76093	69	MD2A37CZ5EWD51969	169	JEZWED76041
20	MD2A37CZ8EWD51920	120	JEZWED76091	70	MD2A37CZ1EWD51970	170	JEZWED76029
21	MD2A37CZXEWD51921	121	JEZWED76092	71	MD2A37CZ3EWD51971	171	JEZWED76046
22	MD2A37CZ1EWD51922	122	JEZWED76095	72	MD2A37CZ5EWD51972	172	JEZWED76043
23	MD2A37CZ3EWD51923	123	JEZWED76094	73	MD2A37CZ7EWD51973	173	JEZWED76028
24	MD2A37CZ5EWD51924	124	JEZWED76109	74	MD2A37CZ9EWD51974	174	JEZWED76033
25	MD2A37CZ7EWD51925	125	JEZWED68083	75	MD2A37CZ0EWD51975	175	JEZWED76035
26	MD2A37CZ9EWD51926	126	JEZWED76023	76	MD2A37CZ2EWD51976	176	JEZWED76039
27	MD2A37CZ0EWD51927	127	JEZWED76013	77	MD2A37CZ4EWD51977	177	JEZWED76044
28	MD2A37CZ2EWD51928	128	JEZWED67793	78	MD2A37CZ6EWD51978	178	JEZWED76045

Encontramos la relación de numeros de caja y los seriales contenido en cada uno de ellas. Materia prima para la nacionalización.



Los seriales se generan adicionalmente en un archivo de excel que el sistema envia directamente a una carpeta para ser consultados y utilizados en la nacionalización

9FLA37CZ3FBK67336



9FLA37CZ5FBK67337

3. Hallazgos

- Asegura que la línea de ensamble NO se detenga por falta de espacios disponible para almacenar motocicletas NO NACIONALIZADAS.
- Disponibilidad de las motocicletas ensambladas una vez culminen el proceso ensamble respectivo.
- Mejora en el servicio a nuestra red de distribución y a nuestro usuario final, al tener disponibilidad para la entrega de las motos con un día de antelación al proceso actual.
- Se liberan 1400 m2 de espacio de almacenamiento de motos SIN nacionalizar que ocupan las 700 unidades, el cual tiene un costo de \$13.000 por m2/mes, lo que finalmente nos representa un ahorro anual de \$218'000.000.
- Liberación de los 8 puestos de trabajo que están destinados a reubicar las motos de la sección de NO NACIONALIZADOS a la ubicación de Disponibles para ser Vendidas y/o despachadas. El valor por persona está tasado en más o menos \$1'500.000/mes, lo que representa un ahorro de \$144'000.000/año.
- Con esta propuesta se evitan en alrededor de 20.000 movimientos promedio/mes lo que implica que al año se evitan 240.000 movimientos de motos NO NACIONALIZADAS a la nueva ubicación de Disponibles para ser Vendidas y/o despachadas.

- Evitar los 240.000 movimientos al año representa de otro lado la reducción de probabilidad de daño que tiene inherente este proceso; lo que representaría al año un ahorro de más o menos \$24.000.000.
- Ahorros en Derechos de Aduana porque en determinado momento y dependiendo de la fluctuación del dólar o la Tasa Representativa del Mercado (T.R.M.) que cambia cada viernes podría adelantar o retrasar la nacionalización; dependiendo de nuestra conveniencia.
- Eficiencia y eficacia en puestos de trabajo administrativo (Aduanas y Contabilidad, etc); al reducir el número de operaciones de nacionalización y sus subsiguientes ejecuciones administrativas.
- Error en uno o varios números de motor que no corresponden con lo inicialmente declarado. **SOLUCIÓN:** El último puesto de la línea de ensamble hará la lectura de los números de motor y chasis los cuales serán verificados en el sistema y al detectar un eventual error se reporta a Aduanas quienes procederán con la Legalización SIN sanción (parágrafo 1º del art. 231, decreto 2685/99).
- **Inspecciones de la DIAN:** En el último año, por ejemplo, no hemos tenido inspecciones por perfilamiento debido a nuestra condición de Usuarios Aduaneros Permanentes –U.A.P.- (de hecho históricamente y desde que tenemos este

reconocimiento de más de 20 años no hemos contado con más de 5 inspecciones). Si se da el caso y las motos aún no están listas lo que sucede es que el funcionario de la DIAN “suspenderá” la inspección por 5 días, al quinto día podremos solicitar nuevamente la visita que podrá ser programada dentro de las 48 horas siguientes.

- En el peor de los casos y si el lote no se ensambla para la visita de la DIAN, el funcionario determinará la NO PROCEDENCIA de la Declaración de Importación, lo que implicará para nosotros el abandono de la misma (en ella solo se hace relación de nuestra intención de pagar unos derechos aduaneros en nuestra condición de U.A.P.); cuando tengamos certeza de nuestra capacidad de ensamblar el lote presentamos una nueva Declaración de Importación a la T.R.M. que corresponda a la semana de presentación.

4. Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusión

Encontrar un nicho de ahorro por TRM es un aporte importante en la viabilidad de las compañías porque representa una ventaja en la competencia por sobrevivir a un mercado supremamente sobre ofertado; estos ahorros semana a semana van mejorando la capacidad financiera que en última fortalece la permanencia de la compañía en el tiempo.

4.2 Recomendaciones

- Hacer una evaluación semana a semana de las fluctuaciones que tiene la TRM para decidir sobre la conveniencia de presentar las Declaraciones de Importación.
- Fortalecer los procesos productivos que permitan dar un orden y lógica a la entrega de los bienes nacionalizados.
- Sondear permanentemente las condiciones tanto del mercado como de la fluctuación de la TRM para corregir posibles desviaciones que se presenten en la aplicación de este método, las cuales pueden verse reflejadas en el precio final de venta.

Referencias

Aktiva. Servicios financieros. (2015). *Estudios sectoriales motocicletas*. 6 p. Recuperado de:

http://aktiva.com.co/app/webroot/blog/Estudios%20sectoriales/2015/motocicletas_abril_2015.pdf

Andi. Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. (2015) *importancia social de la motocicleta en Colombia*. Recuperado de: <http://www.andi.com.co/cinau>

Banco de la Republica. (2015). *Tasa de cambio del peso colombiano. TRM*. Recuperado de: <http://www.banrep.gov.co/es/trm>

Carroya (2015). *350 mil motocicletas se venden al año en Colombia*. Recuperado de: http://www.carroya.com/contenido/clasificar/lan_res_veh/Nue_car/archivodenoticias/ARTICULO-WEB-PTL_NOTA-8131699.html

El Tiempo. (2015). *Documento CMS 4488533*. Recuperado DE: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4488533>

El Tiempo. (2015). *Indicadores aumento del precio en Colombia*. Sección Economía. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/economia/indicadores/aumento-del-precio-del-dolar-en-colombia/15400175>

Fenalco. (2015). *Texto recursos*. En: Boletín motos. Recuperado de:
http://www.fenalcoantioquia.com/res/itemsTexto/recursos/boletin_33_motos.pdf

Hagacol. Fundación hagamos algo por Colombia. (2015). *Historia de la tasa de cambio*.
Recuperado de:
http://hagamosalgoporcolombia2012.blogspot.com/2013/07/historia-de-la-tasa-de-cambio_29.html

Tripod. (2015). *La tasa de cambio*. Recuperado de:
<http://simonfigueroa.tripod.com/Tasa.htm>

Unisabana. Comité de ensambladores de motos Japonesas (2012). *Séptimo estudio sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia*. 35 p. Recuperado de:
http://www.unisabanaradio.tv/publicaciones/contenidos/publicaciones/doc/docu_693.pdf

Universidad de Antioquia. (2015). *Actualidad principal noticias de opinión*. Recuperado de:
http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bActualidad/Principal_UdeA/UdeANoticias/Opinion/0ED0EE3C63B1CFA6E05018C83D1F587F

Wikipedia. La enciclopedia libre. (2015). *Auteco*. Recuperado de:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Auteco>