



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**Análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil
y su incidencia en el comercio internacional período 2010 – 2019**

Córdova Bajaña, Jordy Fernando

Vera Zambrano, Elvis Manuel

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Ingeniería En Comercio Exterior y Negociación Internacional

Trabajo De Titulación, previo a la obtención del título de Ingeniero En Comercio Exterior y
Negociación Internacional

Ing. Legarda Riera, Ángel Ramiro MIB.

09 de julio del 2020



Document Information

Analyzed document	TRABAJO TITULACION-JORDY F. CORDOVA - ELVIS M. VERA ZAMBRANO.docx (D76152671)
Submitted	7/8/2020 8:01:00 PM
Submitted by	FRANKLIN WALTER SARAVIA GUAMAN
Submitter email	fwsaravia@uce.edu.ec
Similarity	2%
Analysis address	fwsaravia.uce@analysis.arkund.com

Sources included in the report

SA**4. FINAL TESIS - CÓRDOVA JORDY, VERA ELVIS.docx**

Document 4. FINAL TESIS - CÓRDOVA JORDY, VERA ELVIS.docx (D76123450)

 **1**

FIRMA:



Ing. Legarda Riera, Angel Ramiro MIB.
DIRECTOR DE TESIS
C.I.: 1707211619



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “**Análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el comercio internacional período 2010 – 2019**” fue realizado por los señores **Córdova Bajaña, Jordy Fernando** y **Vera Zambrano, Elvis Manuel** el cual ha sido revisado y analizado en su totalidad por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 09 de julio del 2020

Firma


Ing. Legarda Riera, Ángel Ramiro MIB.

C.C. 1707211619



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Nosotros, **Córdova Bajaña, Jordy Fernando** y **Vera Zambrano, Elvis Manuel**, con cédulas de ciudadanía n° 1722812540 y 1725296402 declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **Análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el comercio internacional período 2010 – 2019** es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos, y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 09 de julio del 2020

Firma

Córdova Bajaña, Jordy Fernando

C.C: 1722812540

Firma

Vera Zambrano, Elvis Manuel

C.C: 1725296402



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
DEL COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL**

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Nosotros, **Córdova Bajaña, Jordy Fernando y Vera Zambrano, Elvis Manuel**, con cédulas de ciudadanía n° 1722812540 y 1725296402 autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **Análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el comercio internacional período 2010 – 2019** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra responsabilidad.

Sangolquí, 09 de julio del 2020

Firma

Córdova Bajaña, Jordy Fernando

C.C: 1722812540

Firma

Vera Zambrano, Elvis Manuel

C.C: 1725296402

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación especialmente a mi Señora Madre, puede leerse como un cliché, pero es la verdad absoluta en mi caso. Ella ha sido mi motor fundamental para poder sobrellevar las cosas, porque siempre ha estado allí con palabras, con acciones, y sé que gracias a este logro se sentirá muy orgullosa. Soy consciente de que la mayor parte del tiempo le demostraba una actitud relajada pues siempre le hacía creer que todo estaba bien, pero la verdad es que en algunas ocasiones estaba asustado e inseguro y al pensar en ella siempre lograba regresar a mi norte.

Este logro también va dirigido y dedicado a una persona muy importante en mi vida que siempre ha estado en mi mente, corazón y alma, quién en vida se llamó Armando Gabriel Córdova Bajaña que lastimosamente tuvo que dejar esta vida para dirigirse a una aventura más en el lado espiritual y sé que de alguna manera está leyendo esto y viéndome por eso le digo: “hermano mío este logro te lo debo en gran parte a ti y aunque preferiría que estés conmigo compartiendo esta gloria sé que me observas en alguna parte y quiero que sepas que te amo mucho y que no he dejado de pensarte ni un solo momento, lo hemos logrado y he cumplido la promesa que te hice la primera vez que pise esta prestigiosa universidad”.

Finalmente, y no menos importante le dedico este trabajo a todas aquellas personas que de alguna forma u otra han formado y forman parte de mi vida, a mi Padre Jordy Fernando Córdova que sin su sabiduría y aliento no habría tomado buenas decisiones, a mis queridos amigos que me han acompañado en esta travesía increíble en la universidad, por esas locuras, por esos momentos de diversión, por esas conversaciones interminables y por todo siempre los guardo en mi corazón.

Jordy Fernando Córdova Bajaña

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a mi familia: mi mamá Sonia Zambrano, mi papá Manuel Vera, mis hermanos Lisseth, Estefanía e Israel y a mis sobrinos Mathew y Siavash que han estado en cada etapa de mi vida, me han apoyado y hecho más fuerte; sin ellos mi vida no tendría sentido ni color. Gracias, porque han sido la familia que Dios me mandó y por la que quiero seguir creciendo y luchando cada día para que sigan orgullosos de mí, los amo.

Elvis Manuel Vera Zambrano

AGRADECIMIENTO

Agradezco con todo mi ser a mi luz y a mi apoyo incondicional, a mi lumbral incandescente, a mi razón de existir, a mi Madre. Me faltarían palabras para agradecerle todo el apoyo que me ha dado. Jamás voy a olvidar todo lo que ha hecho por mí, por darme vestimenta y dejando de comprarse para ella misma, por darme estudios cuando quería seguirse preparando, por alimentarme cuando tenía cosas más importantes por hacer, por cuidarme cuando me enfermaba y soportar mis comportamientos y cambios de humor, por respetar mi espacio, por levantarse cada momento en la madrugada para cerciorarse que estuviera bien, gracias, Madre Aracely Del Carmen Bajaña Mosquera.

Incondicionalmente agradezco a todos los miembros de mi familia que me han visto crecer no solamente físicamente sino también personalmente, a mi segundo Padre Marcelo Mejía que sin ser su hijo de sangre siempre me trato como si fuese uno por lo que le estaré eternamente agradecido y lo amo mucho.

A mi Señor Padre que de igual forma se mantuvo ayudándome en cualquier cosa que necesitase, dándome consejos y siendo el hombre más sabio que conozco. A mis hermanos que sin lugar a duda han estado para mí de una forma única para apoyarme en mis situaciones más conflictivas.

A mis amigos queridos que gracias a ellos he entendido el significado de la amistad, a mis estimados Docentes que han hecho de mí una persona capaz de enfrentarme al mundo laboral que cada vez ser más capaz de lograr mejores cosas.

Al Ing. Ramiro Legarda por dirigir nuestra tesis con gran capacidad y atención en cada uno de los puntos que exponemos, por su paciencia y eficacia al momento de pedir su ayuda.

Jordy Fernando Córdova Bajaña

AGRADECIMIENTO

A Dios, la vida y el destino por ponerme a las personas que hacen parte de mi vida en los momentos y circunstancias indicadas, los llevaré siempre en mi mente y corazón.

A mis padres Sonia y Manuel quienes se han esforzado durante toda su vida por ver a cada uno de sus hijos cumplir sus sueños y ser mejores que ellos, gracias porque su lucha diaria ha dado sus frutos y estamos agradecidos eternamente con ustedes.

A mis hermanos Lisseth, Estefanía e Israel quienes han sido mi soporte y mi compañía en los momentos de felicidad y tristeza, sobre quienes he aprendido y crecido cada día. A mis sobrinos Mathew y Siavash quienes son la luz de mi vida, mi felicidad y puede ver reflejado en ellos el corazón más puro y el amor más verdadero que puedo recibir en este mundo.

A mis amigos María José, Michelle, Magui, María Fernanda y Verónica con quienes he compartido mi paso por la universidad, viajes, risas, fiestas y han hecho de esta etapa un tiempo agradable que recordaré como una de las mejores estaciones de mi vida.

Al Club de Política Exterior y Diplomacia que me dio la oportunidad de mejorar mis habilidades personales y profesionales construyendo un mundo generando acciones que puedan tener impacto en el círculo social en el que me desenvuelvo.

A Jordy, mi compañero de tesis, quién ha sido un soporte y con quién he disfrutado cada momento para poder culminar esta etapa universitaria.

A mis profesores quienes han aportado con cada visión y grano de arena de quién soy actualmente, al Ing. Ramiro Legarda por dirigir este trabajo de investigación y aportar con su tiempo y experiencia para culminarlo de la mejor manera.

Elvis Manuel Vera Zambrano

Índice de Contenido

Dedicatoria	6
Agradecimiento	8
Resumen	15
Abstract	16
Capítulo I: Generalidades	17
Tema.....	17
Línea de investigación.....	17
Planteamiento del problema	17
Análisis del diagrama causa – efecto	19
Objetivos	20
General.....	20
Específicos.....	20
Variables de la investigación.....	20
Marco teórico	21
Teorías de soporte.....	21
Marco referencial.....	27
La importancia de las empresas de servicios en el desarrollo de los países de economías emergentes.	27
El Ecuador y el proceso de cambio de la matriz productiva: consideraciones para el desarrollo y el equilibrio de la balanza de comercial.....	28
El papel de la economía y el comercio de servicios en la transformación estructural y desarrollo inclusivo.	30
Competitividad y el comercio internacional de servicios.	31
Factores determinantes de la competitividad de los servicios: la importancia de la innovación.....	32
Metodología.....	34
Enfoque de la investigación.	34
Método de la investigación.....	34

Tipología de la investigación.....	35
Capítulo II: Análisis de la Balanza de Pagos del Ecuador.....	37
La Balanza de Pagos desde la perspectiva ecuatoriana.....	37
Inversión Extranjera Directa (IED).....	48
Valor Agregado Bruto	55
El transporte en Ecuador	58
Índice de Desarrollo Logístico – LPI.	59
Servicios Prestados en el Ecuador	62
Servicios Recibidos en el Ecuador	68
Capítulo III: Análisis de la Balanza de Pagos de Brasil	77
La Balanza de Pagos desde la perspectiva brasileña	77
Desarrollo y evolución económica de Brasil	78
Balanza de servicios de Brasil	84
Cuenta de transporte en la balanza de pagos	86
Desarrollo e infraestructura del transporte en Brasil.....	94
Estructura del Producto Interno Bruto 2010 - 2019	96
Comercio Exterior de los servicios.....	102
El transporte en Brasil.....	106
Modalidades del transporte	107
Desempeño logístico de Brasil.....	117
Capítulo IV: Interpretación de variables de la Balanza de Pagos de Ecuador y Brasil	120
Servicios del Ecuador vs. Servicios de Brasil	120
Transporte en el Ecuador vs. Transporte en Brasil.....	122
Importaciones en el Ecuador vs. Importaciones en Brasil.....	124
Exportaciones del Ecuador vs. Exportaciones de Brasil.....	126
Índice de Desarrollo Logístico del Ecuador vs. Índice de Desarrollo Logístico de Brasil.....	129
PIB Ecuador vs. PIB Brasil.....	131
Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones	134
Conclusiones	134
Sobre el análisis de la balanza de pagos del Ecuador	134

Sobre el análisis de la balanza de pagos de Brasil	135
Sobre la interpretación de variables de la balanza de pagos de Ecuador – Brasil.....	137
Sobre la internacionalización de los servicios.....	139
Recomendaciones	140
Bibliografía	142

Índice de Tablas

Tabla 1 Determinación de las variables	21
Tabla 2 Estructura de la Balanza de Pagos del Ecuador.....	39
Tabla 3 Balanza de Pagos - Cuenta Corriente en USD	44
Tabla 4 Ejes y objetivos del PNBV 2017 - 2021	47
Tabla 5 Inversión Extranjera Directa por rama económica en USD.....	50
Tabla 6 Sectores con variación del servicio	55
Tabla 7 Variación del Valor Agregado Bruto en USD	56
Tabla 8 Índice de Desempeño Logístico del Ecuador.....	60
Tabla 9 Servicios Prestados en el Ecuador período 2010 – 2019 en USD.....	63
Tabla 10 Servicios Recibidos en el Ecuador período 2010 – 2019 en USD	69
Tabla 11 Distribución del Transporte Terrestre según PEM	74
Tabla 12 Distribución del Transporte Marítimo y Fluvial según PEM.....	75
Tabla 13 Producto Interno Bruto de Latinoamérica período 2019 en USD	78
Tabla 14 Balanza de Pagos Brasil 2010 – 2019	81
Tabla 15 Cuenta de Servicios Brasil 2010 – 2019.....	87
Tabla 16 Servicios de transporte en Brasil.....	92
Tabla 17 Participación porcentual de las Cuentas Nacionales en el PIB.....	97
Tabla 18 Composición del PIB por sectores de la economía	100
Tabla 19 Composición del gasto del PIB	101
Tabla 20 Exportación de Servicios según NBS 2019	103
Tabla 21 Importación de Servicios según NBS 2019	105
Tabla 22 Principales Aeropuertos de Brasil	113
Tabla 23 Principales Puertos de Brasil	115
Tabla 24 Índice de Desempeño Logístico de Brasil.....	117
Tabla 25 Rendimiento del Índice de Desarrollo Logístico Brasil 2019.....	118
Tabla 26 Servicios en el Ecuador vs. Servicios en Brasil.....	121
Tabla 27 Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil	122
Tabla 28 Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil	124
Tabla 29 Exportaciones del Ecuador vs. Exportaciones de Brasil	127
Tabla 30 LPI del Ecuador vs. LPI de Brasil	129
Tabla 31 PIB Ecuador vs. PIB Brasil	131

Índice de Figuras

Figura 1 Planteamiento del Problema	18
Figura 2 Cuenta Corriente.....	45
Figura 3 Inversión Extranjera Directa.....	51
Figura 4 Puertos y terminales de contenedores de Ecuador.....	53
Figura 5 Servicios Recibidos vs. Servicios Prestados.....	54
Figura 6 Variación del Valor Agregado Bruto.....	57
Figura 7 Índice de Desempeño Logístico	61
Figura 8 Servicios Prestados en el Ecuador 2010 - 2019.....	65
Figura 9 Transporte Marítimo vs. Transporte Aéreo Prestado.....	67
Figura 10 Servicios prestados en el Ecuador período 2010 – 2019	71
Figura 11 <i>Transporte Marítimo vs. Transporte Aéreo Recibido</i>	72
Figura 12 Aeropuertos Internacionales, Nacionales y Aeródromos	76
Figura 12 PIB de los países de América Latina año 2020	79
Figura 14 Balanza de Servicios de Brasil 2010 – 2019	85
Figura 15 Cuenta de Transporte Brasil 2010 – 2019.....	89
Figura 16 Cuenta de Servicios año 2016	90
Figura 17 Capacidad total de los servicios brasileños año 2018.....	91
Figura 18 Producto Interno Bruto de Brasil 2010 - 2019	96
Figura 19 Producto Interno Bruto de Brasil 2019	99
Figura 20 Puertos y terminales de contenedores de Brasil	116
Figura 21 Índice de Desempeño Logístico de Brasil.....	118
Figura 22 Servicios en Ecuador vs. Servicios en Brasil	121
Figura 23 Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil	123
Figura 24 Importaciones en Ecuador vs. Importaciones en Brasil.....	125
Figura 24 Exportaciones en Ecuador vs. Exportaciones en Brasil.....	127
Figura 26 LPI en Ecuador vs. LPI en Brasil	130
Figura 27 PIB en Ecuador vs. PBI en Brasil	132
Figura 28 Diagrama de cuerdas Ecuador	140

RESUMEN

La presente indagación tuvo como principal objetivo realizar un análisis comparativo de las Balanzas de Pagos entre Ecuador y Brasil enfocándose en la cuenta de servicios – transporte. La metodología utilizada tuvo un enfoque mixto ya que se demuestra el impacto del fenómeno indagado, su método fue deductivo porque se analiza de lo general a lo particular mediante el uso de fuentes primarias y secundarias de dichos países en el sector del transporte.

Se pudo notar que Brasil ha establecido diferentes estrategias para controlar el sector de los servicios y generar alternativas que beneficien al transporte y al comercio internacional, entre las decisiones que más importancia tuvo fue la generación de la Nomenclatura Brasileña de Servicios que permitió recaudar información y tomar decisiones en base a estadísticas. En Ecuador el sector de los servicios no tiene un mayor crecimiento de año a año y se han establecido planes de desarrollo del transporte con la finalidad de mejorar los tiempos y calidad de los servicios. Con ayuda del Índice de Desarrollo Logístico se ha podido observar que el país ha integrado sus sistemas a través de la Ventanilla Única Ecuatoriana lo que redujo el tiempo de tramitología.

Tanto Ecuador como Brasil tienen varios puertos y aeropuertos que con la ayuda del transporte internacional de mercancías y sus servicios conexos aportan con millones de dólares a la balanza de pagos y Producto Interno Bruto reduciendo brechas sociales y tecnológicas.

PALABRAS CLAVE:

- **BALANZA DE PAGOS**
- **SERVICIOS**
- **TRANSPORTE**
- **COMPETITIVIDAD**

ABSTRACT

The main objective of this investigation was to carry out a comparative analysis of the Balance of Payments between Ecuador and Brazil, focusing on the services - transport account. The methodology used had a mixed approach since it demonstrates the impact of the phenomenon investigated, its method was deductive because it is analyzed from the general to the particular through the use of primary and secondary sources of these countries in the transport sector. It was noted that Brazil has established different strategies to control the service sector and generate alternatives that benefit transport and international trade. Among the most important decisions was the generation of the Brazilian Services Nomenclature that allowed for the collect information and take decisions based on statistics.

In Ecuador the service sector does not have a greater growth from year to year and plans of development of the transport have been established with the purpose of improving the times and quality of the services. With the help of the Logistics Development Index, it has been possible to observe that the country has integrated its systems through the Ventanilla Única Ecuatoriana which has reduced processing time.

Both Ecuador and Brazil have several ports and airports; those contribute with the international freight of goods and related services, contribute millions of dollars to the balance of payments and Gross Domestic Product, reducing social and technological gaps.

KEY WORDS:

- **BALANCE OF PAYMENTS**
- **SERVICES**
- **TRANSPORT**
- **COMPETITIVENESS**

CAPÍTULO I: GENERALIDADES

1.1. Tema

“Análisis Comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el Comercio Internacional durante el período 2010 – 2019”.

1.1.1. Línea de Investigación.

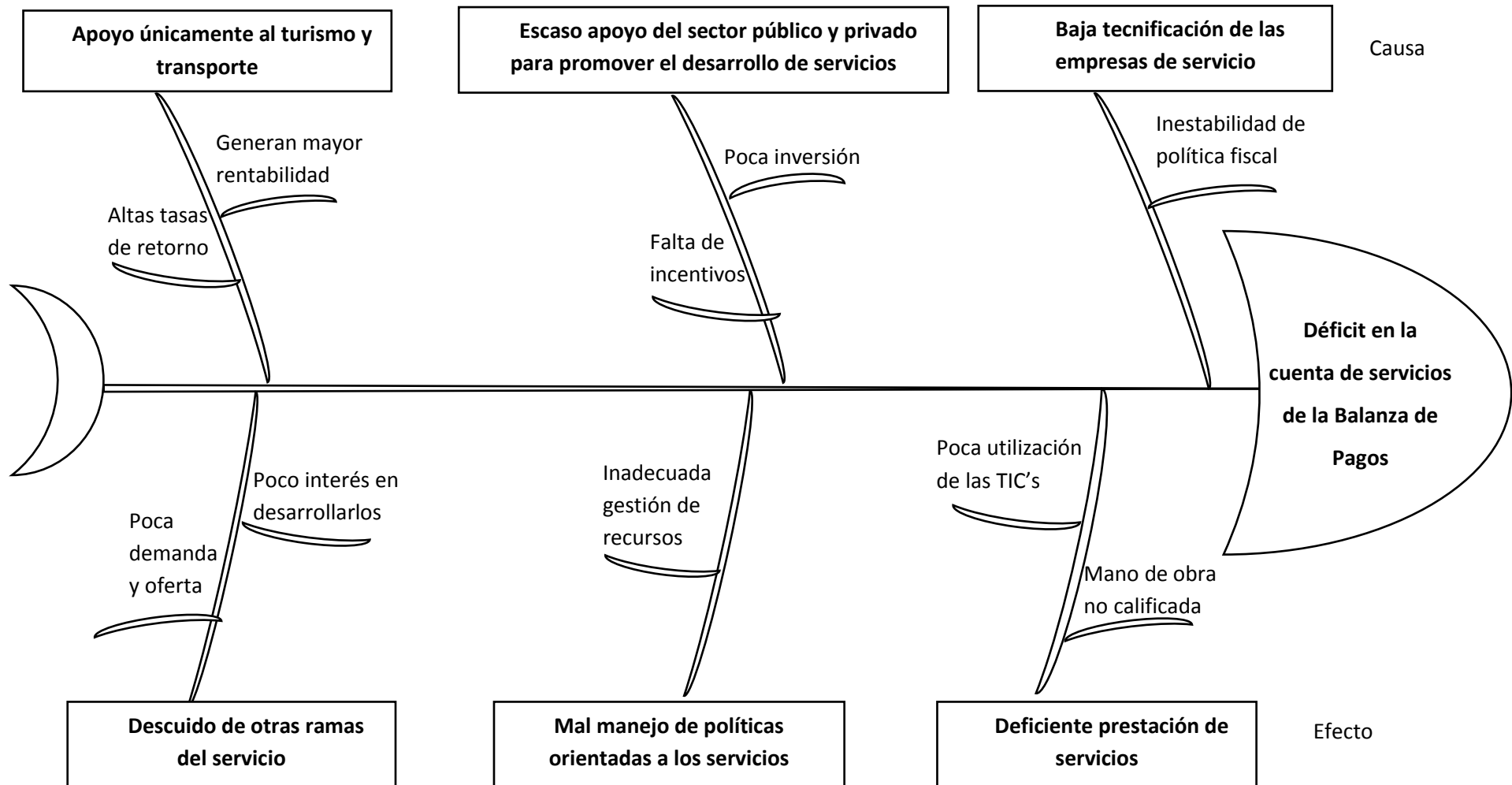
Para Cabrales (2017) las líneas de investigación nacen cuando un grupo de investigadores desarrollan una nueva indagación siguiendo modelos que permitan generar nuevas investigaciones que satisfagan diferentes necesidades sociales, económicas o naturales.

Según Albuja & Herrera (2018) el dominio que se utilizará en la investigación serán las ciencias humanas, sociales y administrativas ya que interactúan con la sociedad satisfaciendo sus necesidades de seguridad y defensa, por lo tanto, la línea de investigación se vincula con la Economía, Administración y Política propuesta por la Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE.

1.2. Planteamiento del problema

Figura 1

Planteamiento del Problema



1.3. Análisis del Diagrama Causa – Efecto

Históricamente el sector de los servicios ha sido poco explotado por los propietarios de las empresas públicas y privadas generado un déficit en la cuenta de servicios de la balanza de pagos. El Ecuador tiene un retraso de 20 años en innovación científica y tecnológica en comparación con los países de su alrededor por lo que se ve rezagado y presta servicios que si bien no son de mala calidad no cumple con estándares ya que no utiliza TIC's y mano de obra calificada para desarrollar un servicio eficiente (EFE, 2019).

La tendencia en la actualidad es que las empresas de servicios funcionen bajo un sistema de generación de redes que vincule a los clientes con las organizaciones generando mayor satisfacción y aprovechando la oportunidad de exportar dicho servicio. Existe poco apoyo de las empresas por generar servicios ligados a la utilización de las Tecnologías de la Información y Comunicación debido a que existe poca inversión y falta de incentivos por parte del gobierno para mejorar la actividad de este sector.

El Ecuador solo invierte el 0.4% del PIB en el desarrollo científico y tecnológico de las empresas pese a que la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) menciona que para que haya un adecuado avance debe invertirse por lo menos el 2.4% del PIB (EFE, 2019).

El sector de los servicios tiene varias ramas entre las cuales: a) turismo, b) comercio, c) transporte, d) comunicaciones, e) financiero, f) ambiental, g) energético, h) educación y i) salud en donde únicamente el Ecuador presta mayor atención al turismo y transporte debido a que genera la mayor cantidad de réditos para el Estado, es así que hasta en la balanza de pagos se expresan estas dos cuentas.

Existe un descuido por parte del sector público y privado por desarrollar las otras ramas del servicio que han estado descuidadas y que sin lugar a duda podrían aportar de mayor medida a las arcas fiscales reduciendo o eliminando el déficit en la cuenta de servicios de la balanza de pagos.

1.4. Objetivos

1.4.1. General.

Realizar un análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el comercio internacional durante el período 2010 – 2019.

1.4.2. Específicos.

- Describir el comportamiento histórico de la balanza de pagos con enfoque en la cuenta de servicios del Ecuador.
- Describir el comportamiento histórico la balanza de pagos con enfoque en la cuenta de servicios de Brasil.
- Comparar las Balanzas de Pagos e identificar las políticas que fomentaron el desarrollo de servicios.
- Proponer estrategias que podría el gobierno ecuatoriano adecuar para internacionalizar el sector de los servicios.

1.5. Variables de la Investigación

Se han considerado las siguientes variables dependientes e independientes:

Tabla 1*Determinación de las variables*

Variable dependiente	Variables independientes
Balanza de Pagos – cuenta Servicios	Transporte
	PIB
	Índice de Desarrollo Logístico
	Inversión
	Importación
	Exportación

1.6. Marco Teórico**1.6.1. Teorías de Soporte.****1.6.1.1. Teoría de la relevancia de los servicios en el comercio internacional.**

Hace varios años atrás se creería que los productos eran elaborados con insumos de un cierto país, pero no es hace más de 30 años que esta ideología cambió ya que los flujos comerciales e inversiones tomaron un rumbo diferente en donde toda la producción y servicios post – venta se direccionaron hacia todo el mundo con la finalidad de abaratar costos (Stephenson, 2014).

Se empezaron a denominar a los bienes y servicios elaborados como “producidos por el mundo” ya que, desde su diseño, etapa de ensamblado y distribución incurrieron por lo menos cuatro o cinco países para obtener un producto terminado. Dicho fenómeno se denominó Cadena Global de Valor (CGV) caracterizada por la utilización de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC’s) para disminuir costos de transporte, liberar el comercio y redireccionar la Inversión Extranjera Directa (IED) creando redes de comercio, producción y distribución (Bianchi & Szpak, 2014).

La teoría de la relevancia de los servicios en el comercio internacional determina que bajo los nuevos modelos de producción del mundo el 73% del comercio mundial está constituido por servicios y productos intermedios (Organization for Economic Cooperation and Development -

OCDE, 2014). Bajo este modelo propuesto por la Organización para la Cooperación y Desarrollo de la Organización Mundial de Comercio (OMC) se determina que la tercerización en el extranjero es una forma de exportar servicios y bienes finales ya que se pueden intercambiar bienes intermedios y darles los acabados finales en países en donde la mano de obra no es calificada.

Para Ferrando (2012) los antiguos modelos de producción son pocos efectivos y muy tradicionales para conocer cuál es el porcentaje de manufactura o insumos que se le agregan a un bien final ya que al cruzar varias veces una frontera los costos son asumidos por el comprador final pero, con los nuevos modelos de producción orientados a la relevancia del servicio en dicho comercio se puede medir únicamente el valor agregado contenido en cada importación o exportación.

La relevancia de la teoría orientada a los servicios se consolida cuando el 70% del PIB mundial, el 75% de la IED y más del 60% del empleo total corresponden a los servicios (García, 2013). La importancia de los servicios el comercio internacional es vital para el funcionamiento de varias empresas en el mundo ya que su giro de negocio se basa en dicha actividad, desde el siglo XX el uso de las TIC's han cambiado la forma de manejar varias actividades dentro de una cadena de valor y se empiezan a utilizar términos como la servificación para medir el porcentaje de servicio que tiene un bien final (Palmieri, 2017).

Para Deardorff (2011) el beneficio que tienen los servicios en el comercio internacional desempeña una función fundamental para facilitar el intercambio de bienes y servicios desde el simple hecho de asegurar el transporte, seguros, finanzas e insumos generando confianza en el tipo de transacción comercial que se realiza.

1.6.1.2. Teoría de los dos factores en la satisfacción del cliente.

Según Lavado & Millán (1998) dicha teoría estudia la relación que tienen el oferente y el demandante y la forma en cómo se puede mejorar la experiencia desde los procesos, normas y procedimientos consiguiendo la satisfacción del cliente y consecuentemente alcanzando los objetivos de la empresa.

Herzberg, Mausner & Bloch (2011) formuló la teoría desde el ámbito de la satisfacción en el trabajo en donde los factores higiénicos y de crecimiento influyen de manera directa en el trato al cliente y la forma de trabajar en cada una de las áreas donde se desenvuelven.

La satisfacción del cliente en cuanto a la compra o venta de un servicio es muy relativa ya que al tener propiedades muy diferentes al de un producto tangible depende de estado psicológico de una de las partes (comprador – vendedor) en el proceso de compra. Un servicio no está vinculado a una transacción en específico, sino que obtiene una valoración desde la perspectiva de alguien que previamente ya lo compro, lo está usando o lo usó.

Desde una perspectiva más amplia se debe considerar que la forma en cómo se comercializan los servicios muchas veces son diferentes a la de productos tangibles ya que desde su naturaleza estos no pueden ser observados, cumpliendo con sus propiedades que son:

- a) altamente variable: ya que depende del momento, circunstancias y estado de ánimo de las partes que participan en el intercambio del servicio;
- b) inseparable: debido a que es vendido, producido y consumido;
- c) perecible: al no ser tangible no se puede guardar, por lo tanto, puede desaparecer;
- d) propiedad: su dominio no es transferible por la utilización;
- e) valor subjetivo: su valor puede cambiar dependiendo las circunstancias y lugar donde se compra; y
- f) al no ser patentable es difícil mantenerlo por lo tanto es importante establecer estrategias que puedan diferenciar la forma en cómo se produce y comercializa el servicio (Aaker, Kumar, & Day, 2003).

El establecimiento de un buen proceso de compra y de percepción de este es fundamental para tener clientes satisfechos y que quieran volver a comprar los servicios que la empresa vende (Cobo, 2003). La calidad y forma en la que estos son producidos deben generar confianza y seguridad al utilizarlos para fidelizarlos a la organización.

1.6.1.3. Teoría de la Internacionalización.

Para Buckley & Casson (1999) la teoría de la internacionalización estudia los procesos internos que tiene una empresa para transferir información, especialmente, aquellas empresas que se dedican a vender servicios ya que estas tienen diferentes procesos y procedimientos que deben seguir con la finalidad de cumplir estándares estipulados en normas internacionales o certificaciones que hayan obtenido.

El boom de la internacionalización de las empresas se dio a finales de los años setenta donde los economistas establecieron una nueva línea de investigación en donde explicarían la forma en como una empresa puede llegar a nuevos mercados utilizando diferentes estrategias entre ellas: a) intercambio de bienes intermedios, b) know – how, y c) estudios de mercado.

Según Trujillo, Rodríguez, Guzmán & Becerra (2006) para que se lleve a cabo una adecuada internacionalización de las empresas cuyo giro de negocio sea la comercialización de productos tangibles o intangibles se deben cumplir dos condiciones que son: a) existencia de ventajas al localizar las actividades en el exterior, y b) organizar dichas ideas con eficiencia en la empresa para no venderlas a alguna empresa en el extranjero.

La primera condición relaciona los costos unitarios de producir un bien o servicio en un país y los costos de producirlo en un país extranjero en donde influyen aspectos como los costos de transporte, aranceles, mano de obra, factores productivos, posibilidad de aplicar economías de escala y grado de integración de los mercados (Teece, 1986); mientras que la segunda condición

se fundamenta en los costos de transacción y como se asocian con el mercado en cuanto a retrasos, concentración del poder, establecimiento de un precio, establecimiento de aranceles (únicamente para bienes) y restricción al movimiento de capitales.

Cuando se habla de la teoría de la internacionalización se refiere a la posibilidad de que una empresa pueda eludir ciertos costos que encarezcan la actividad a la cual se dirigen, por lo que, si se identifica que es mejor establecer una organización en otro país con mejores oportunidades se lo puede hacer acoplado a la empresa a los requerimientos que esta necesite.

El modelo Uppsala determina que una empresa que quiera internacionalizarse debe incrementar gradualmente la cantidad de recursos a medida que vaya adquiriendo experiencia en el país donde maneja su mercado. Entonces, se debe hacer una comparación en cuanto inversión y experiencia ya que se invierte en base a estas dos variables que determinan el modo de entrada de la empresa al comercio internacional (Johanson & Wiedersheim, 1999).

1.6.1.4. Teoría de la competitividad.

Esta teoría es promulgada por Porter (1990) donde establece una relación entre el capital y el trabajo en los diferentes procesos de producción con la finalidad de identificar donde se crea más valor, es aquí, donde se empieza a determinar que procesos productivos son más competitivos y que países obtienen ventaja sobre otros al utilizar eficientemente estos procesos.

Para Porter (1990) definir a la competitividad es el primer paso para estructurar un crecimiento sólido, por lo que la denominó una capacidad para incrementar la participación en los mercados internacionales mejorando la productividad y el nivel de vida de los ciudadanos.

Existe una relación directa entre la productividad y la competitividad ya que sobre la productividad inciden varios factores que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos entre ellos los salarios, la distribución del ingreso, la calidad ambiental, los niveles de gobernanza política y derechos de las personas; mientras que la competitividad se enfoca en el crecimiento sostenido de la inversión dejando a un lado la adecuada inserción de los ciudadanos en el campo laboral (Borrayo, 2002).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) determina que la competitividad es el resultado de la buena gestión de las empresas tomando en cuenta la estructura productiva, inversión, tendencias, infraestructura y externalidades (Suñol, 2006).

Por lo tanto, se considera que una empresa que sea competitiva puede internacionalizar su bienes o servicios ya que sus procesos son eficientes en cuanto a optimización de recursos, calidad del producto o servicio, limitaciones, adaptabilidad y utilización de las TIC's como fuente de modernización de los factores (Galindo & Malgesini, 1993).

La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económica (OCDE) menciona que la competitividad se puede relacionar con los *clústers* debido a que se puede aprovechar la cantidad, costos, especialización y estructura de las empresas estimulando la productividad y con ello la competitividad porque se genera un clima de inversiones y de política confiable.

Los *clústers* afectan a la competencia porque aumentan la productividad de las empresas, mejoran la capacidad de innovación utilizando la tecnología que tienen a disposición y estimulan la formación de nuevas empresas que tengan mayores ventajas por los clúster (Oliva & Suárez, 2007).

1.7. Marco Referencial

1.7.1. La importancia de las empresas de servicios en el desarrollo de los países de economías emergentes.

La generación de nuevos emprendimientos y empresas de bienes y servicios son el resultado de la crisis financiera que viven la mayoría de países a los que se consideran de economías emergentes ya que empiezan a generar sus propios niveles de producción industrial nacional y venden sus bienes y servicios al exterior con lo que se convierten en competidores de economías más desarrolladas (Teórico Accidental in Académica, 2011).

Según Guerrero Bejarano (2018) en Latinoamérica todos los países son considerados de economías emergentes cuyos ciudadanos buscan nuevas soluciones para hacer frente a los diferentes problemas que generan las decisiones gubernamentales. A menudo dichas empresas comienzan sus actividades con un escaso o limitado capital ofreciendo productos o servicios que marquen cierta diferencia con sus principales competidores aprovechando las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's) generando así una nueva forma de consumo (Castillo & Jiménez, 2013).

El 40% de las empresas del Ecuador son del sector de los servicios y su producción aporta con el 60% del Producto Interno Bruto (PIB). El giro de negocio de las compañías de servicios es la comercialización de un intangible que satisfaga las necesidades de los consumidores y que muchas veces son utilizados para medir la calidad de vida de los ciudadanos de un país (Rubalcaba, Gago, Ariano, & Tripathi, 2016).

La utilización de las TIC's ha sido fundamentales para el crecimiento y permanencia de este tipo de empresas en el mercado ya que a través de las diferentes plataformas como: a)

Facebook, b) Twitter, c) Tumblr, d) Instagram, e) Pinterest, entre otras logran promocionar sus servicios y llegar a una cantidad mayor de potenciales clientes.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (2014) cerca del 36.5% de las empresas que se dedican al comercio utilizan los servicios de forma integral con lo que se demuestra que el sector de los servicios tiene gran aceptación y capacidad de cumplir con la satisfacción de los diferentes clientes.

Por último, el artículo propuesto por Guerrero Bejarano (2018) demuestra que las empresas de servicios cobran más importancia en países con economías emergentes ya que al generarse mayor número de emprendimientos que den respuesta a las diferentes políticas gubernamentales se puede aportar a la generación de empleos y recaudación de impuestos de estas.

1.7.2. El Ecuador y el proceso de cambio de la matriz productiva: consideraciones para el desarrollo y el equilibrio de la balanza de comercial.

La matriz productiva responde principalmente a tres preguntas: a) ¿Qué producir?, b) ¿Cómo producir?, y c) ¿Para quién producir? Con la finalidad de conocer cuál es el aporte que tiene cada sector en crear y generar inversión, empleo y producción de bienes y servicios enfocándose en la premisa de que el desarrollo humano debe estar por encima del capital (Villena Izurieta, 2015).

Históricamente el Ecuador ha sido un país importador de bienes y servicios que tengan altos niveles tecnológicos y de servicios y exportador de materias primas que en el mercado internacional se deba equilibrar a los precios de dichos mercados con los que no es competitivo y no genera ningún tipo de innovación o producción de dichas materias (Espinoza, 2014).

Con el cambio de la matriz productiva lo que se quiere generar es un modelo de revolución productiva a través del conocimiento e involucramiento del talento humano creando así productos con valor agregado y generando una sociedad basada en el conocimiento.

El cambio de la matriz productiva en el Ecuador podría generar grandes cambios en la economía en general ya que reduciría los niveles de desempleo, aumentaría los niveles de exportación y disminuiría los de importaciones, generaría mejores niveles de calidad de vida e instauraría una sociedad de conocimiento, pero las empresas que comercializan bienes y servicios necesitan de: a) generación de un ambiente que cuente con estabilidad y seguridad política, b) gestionar mercados alternos, c) creación de política comercial que permita al país competir en el mercado internacional, y d) establecimiento de estrategias y crecimiento a largo plazo (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversión y Pesca, 2015).

El nuevo modelo de matriz productiva se centra en la especialización de exportador de conocimientos, servicios y productos que generen valor agregado, es decir, un cambio estructural que pueda diversificar, dinamizar la economía y garantizar la soberanía nacional del país.

Para lograr un adecuado cambio de la matriz productiva el sector público y privado deben enfocarse en generar productos y servicios de calidad con marca país que contribuyan con la generación de empleo y utilización de las TIC's con la visión de prestar servicios post – venta, mantenimiento, venta directa, entre otras modalidades de servicio que se vinculen con dicho sector (Herrera, 2014).

En conclusión, Villena Izurieta (2015) menciona que el gobierno debe adecuar las estrategias para que las empresas productoras de bienes y servicios puedan fortalecer sus áreas de

desarrollo con el uso de tecnologías modernas que permitan reducir costos y de esta forma los productos y servicios puedan competir en mercados internacionales.

1.7.3. El papel de la economía y el comercio de servicios en la transformación estructural y desarrollo inclusivo.

Se debe considerar que la contribución de los servicios a las economías del mundo ha aumentado sustancialmente con el tiempo. Entre 1980 y 2015 el peso de los servicios en el Producto Interno Bruto (PIB) aumentó en todos los niveles de renta, en particular del 61% al 76% en las economías desarrolladas y del 42% al 55% en las economías en desarrollo o emergentes. Los servicios son predominantes en todas las regiones en desarrollo, incluidos los países menos adelantados. El aumento de la prestación de servicios en este período corresponde en gran medida con una disminución de la producción industrial en las economías desarrolladas y una reducción de la producción agrícola en las economías en desarrollo, lo cual indica que reflejan dos formas distintas de transformación estructural (McMillan, 2014).

En las economías desarrolladas, el sector de los servicios ha crecido y algunos recursos productivos han salido del sector industrial. En los países en vías de desarrollo el traslado de recursos productivos se produjo principalmente del sector agrario a los servicios.

El sector de los servicios es predominante en cuanto a la generación de empleo, en 2016 se calculó que el sector de servicios, en general, acaparaba casi la mitad (49%) del empleo mundial. La importancia de los servicios es más utilizada en los países desarrollados en donde el empleo en los servicios representa el 75% del total y que en las economías en desarrollo representa un 44%. Se concluye que los servicios han sido el principal empleador desde mediados de la primera década del siglo XXI, incluso durante la crisis económica y financiera mundial de 2008 y 2009. Entre 2001 y 2016 creció la importancia de los servicios en diferentes sectores como: el de

la construcción, el turismo y otros sectores de servicios comerciales en el mercado de trabajo mundial en particular en las economías en desarrollo (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2012).

Los servicios son también preponderantes en la inversión extranjera directa; en los últimos diez años las inversiones de nueva planta anunciadas se concentran principalmente en el sector de los servicios (Asia Global Institute, 2015). En 2015, los servicios recibieron el 53% de la inversión. Además, la inversión extranjera directa en el sector de los servicios ha crecido con mayor rapidez que la inversión en el sector primario y la manufactura.

En el período 2005 – 2016 las exportaciones de servicios crecieron más rápidamente en las economías emergentes que en las economías desarrolladas. La participación de las economías en desarrollo en las exportaciones mundiales de servicios creció del 23% al 29%. En el período 2008 – 2016 las exportaciones de servicios de los países en desarrollo crecieron a un ritmo más rápido que en las economías desarrolladas y aumentaron las exportaciones de servicios más rápido que las exportaciones de mercancías, lo que indica que la comercialización de los servicios está desarrollándose de manera continua a nivel mundial independientemente que sean países desarrollados o países en desarrollo (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2017).

1.7.4. Competitividad y el comercio internacional de servicios.

Todo el proceso de globalización en el que están inmersas las economías actuales ha impulsado la internacionalización de muchos sectores, por ende, ahora las actividades de servicios no han sido ajenas a este fenómeno y se acoplan a la tendencia mundial que ha ido evolucionando conforme pasa el tiempo.

Si bien el sector manufacturero fue el principal protagonista en las fases iniciales de la globalización las tendencias recientes hacia el aprovisionamiento global han permitido a los servicios superar la tradicional segmentación de sus mercados y los límites a su expansión internacional, por lo que existen varios modos de comercialización del servicio que han ido evolucionando y permiten que el proveedor del servicio esté en un país y el consumidor del mismo en otro o que el consumidor residente en un país se ve obligado a desplazarse a otro para poder disfrutar del servicio, o bien sea que las empresas de un determinado país presten servicios en otros.

Los datos macroeconómicos sobre el comercio internacional suelen asociarse frecuentemente al concepto de competitividad y a los factores que influyen en ella, por lo tanto, se puede hacer referencia a los factores de competitividad como los relacionados con la productividad (factores de coste) y el entorno productivo (factores de no coste). Los factores de no coste sostienen que la competitividad internacional se encuentra fuertemente vinculada a la competencia tecnológica. Asimismo, el entorno económico, los canales de difusión de la innovación, la flexibilidad, los estándares de calidad y la difusión de las TIC's son factores que también pueden afectar a la competitividad (Leandro, 2016).

1.7.5. Factores determinantes de la competitividad de los servicios: La importancia de la innovación.

La adopción del GATS (General Agreement on Trade in Services) que en su traducción nos refiere al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios ha dado la posibilidad de crear condiciones que faciliten el comercio y otras formas de transacciones internacionales (Molero, 2005).

En dicho acuerdo se establecen los compromisos de trato equitativo y acceso a mercados de los países sobre bases multilaterales en donde la principal obligación general es el principio de trato de nación más favorecida, que prohíbe toda forma de discriminación entre los demandantes y los oferentes de servicios de distintos países, de tal forma que, con independencia de que un país permita la competencia extranjera en cierto sector, está obligado a aplicar condiciones iguales a las empresas de servicios de todos los demás países miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Las estadísticas comerciales reflejan parcialmente la importancia del intercambio internacional de servicios ya que a pesar del enorme peso que tiene el sector terciario en la economía éste contabiliza sólo una quinta parte del comercio internacional registrado. La OMC estimó que en el año 2002 el comercio internacional de servicios había significado unos \$1570 billones de dólares, es decir, un 20% del 100% del comercio total en el mundo.

El comercio internacional de servicios ha tenido una evolución creciente y constante de aproximadamente 6.5% en promedio durante la década de los 2000, los servicios no gubernamentales o comerciales han experimentado una desaceleración que ha ubicado a las exportaciones de servicios por debajo de los niveles de crecimiento de las de bienes al final de la década de los 2000.

Existe una gran competitividad entre los diferentes países del mundo en cuanto a los servicios que exportan, por ende la competitividad se ve reflejada en las importaciones de servicios que ciertos países requieren de otro; es por eso que las condiciones sobre las que se asienta la capacidad de competir de los países en un entorno crecientemente globalizado encuentran sus raíces en factores como; a) las condiciones de la infraestructura, b) las estrategias de las empresas multinacionales netamente globales, c) el grado de apertura comercial, d) el nivel

educativo, e) la política industrial, y en la actualidad la innovación tecnológica como fuente de ventajas creadas, en contraposición a las ventajas naturales de otros países (Sastre, 2005).

1.8. Metodología

Según Hernández Sampieri (2014) la metodología es el conjunto de pasos y procedimientos ordenados que se deben seguir para llevar a cabo una investigación que refleje resultados de los fenómenos o problemáticas a estudiar. Es fundamental porque presenta un orden, controla datos y muestra resultados con posibles soluciones al problema de estudio.

1.8.1. Enfoque de la investigación.

La indagación será de tipo mixto, ya que según Hernández Sampieri (2014) se utilizan enfoques cuantitativos y cualitativos en investigaciones donde se mide el impacto o resultado de un fenómeno.

Para el enfoque cuantitativo se recolectará información de base de datos de los diferentes organismos involucrados cuya investigación es objetiva, delimitada y específica; mientras que el enfoque cualitativo explicará de forma descriptiva el tipo de servicio que se comercializa en Ecuador y Brasil y cuál es su impacto en el comercio internacional (Del Canto & Silva, 2014).

1.8.2. Método de la investigación.

Se manejará un método deductivo ya que se investigará el problema de lo general a lo particular, empezando desde el estudio y búsqueda de teorías que expliquen y ayuden a comprender la comercialización, exportación e importación de los servicios hasta identificar la problemática de la indagación.

1.8.3. Tipología de la investigación.

1.8.3.1. Por su finalidad.

Se utilizará una investigación aplicada o también conocida como práctica o empírica ya que se caracteriza por usar todo el conocimiento que se adquiere a lo largo de la investigación. Además, se asocia con la investigación de tipo teórica porque depende de los resultados e información del marco teórico y las fuentes de información dándole relevancia a la problemática (Verdugo, 2010).

1.8.3.2. Por las fuentes de investigación.

Será de tipo documental porque se utilizarán fuentes bibliográficas, libros, revistas, Trade Map y sitios oficiales de los diferentes organismos nacionales e internacionales que ayuden a recopilar información como: Gobierno del Ecuador, Gobierno Nacional de Brasil, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), Banco Mundial (BM), Organización Mundial de Aduanas (OMC) y el Fondo Monetario Internacional (FMI).

1.8.3.3. Por las unidades de análisis.

Por la unidad de análisis la investigación es de tipo in situ (campo), porque según Ojeda, Jiménez & Quintana (2016) describe los estratos y zonas en donde se recopilarán la información.

1.8.3.4. Por las variables de control.

Según Hernández Sampieri (2014) la investigación será de tipo no experimental ya que únicamente se observarán los datos y fenómenos para analizarlos. Los investigadores serán los responsables del manejo de la información.

1.8.3.5. Por el alcance.

Según Ojeda, Jiménez & Quintana (2016) la investigación es descriptiva porque intenta especificar las propiedades más importantes del grupo de estudio; en este caso las empresas que se dedican a la comercialización de servicios en el Ecuador y Brasil determinando cuál es el impacto que estas organizaciones tienen en el comercio internacional.

CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE LA BALANZA DE PAGOS DEL ECUADOR

2.1. La Balanza de Pagos desde la perspectiva ecuatoriana

Cuando el Ecuador se dolarizó en el año 2000 en el gobierno del expresidente Jamil Mahuad se cambió el esquema monetario – financiero por que se debía hacer frente a una nueva moneda que fluctuó en base a agentes externos como: a) Reserva Internacional de Libre Disponibilidad (RILD), b) Reserva Federal de los Estados Unidos y c) el mercado (Cabezas, Eguez, Hidalgo, & Pazmiño, 2001).

Estas entidades en conjunto con el Banco Central del Ecuador (BCE) regularon la liquidez que el país tenía al usar dólares americanos como la nueva moneda nacional y establecer la política monetaria que se manejaría con la finalidad de dar solvencia y estabilidad económica (Carrasco & Beltrán, 2014).

La política monetaria que se considero fue: a) encaje legal: como instrumento monetario para regular de forma directa la liquidez del país estableciendo porcentajes de tasas para la realización de depósitos y captación de dinero y las b) tasas de interés: para estimular el ahorro nacional y el financiamiento de actividades productivas generando equilibrio económico.

Debido a que el Ecuador no emite dólares la balanza de pagos es una herramienta indispensable que muestra la situación financiera de un estado reflejando las transacciones que el país tiene con el mundo en cuanto importaciones, exportaciones de bienes y/o servicios, manejo de la cuenta corriente y de la cuenta de capitales (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2019).

El Banco Central del Ecuador (2018) define a la balanza de pagos como un balance estadístico que resume las transacciones comerciales de un estado con el resto del mundo durante un

período de tiempo; mostrando los intercambios de bienes, servicios y renta de residentes y no residentes.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en la quinta versión del Manual de Balanza de Pagos menciona que todos los países deben registrar sus movimientos económicos en dicho balance donde se muestre como se encuentran económicamente. Además, expone una serie de definiciones para que todos los estados hablen un mismo idioma en cuanto a:

- a) Partida doble: al ser un estado financiero se considera el método básico de la contabilidad por partida doble, es decir, el mismo valor que ingresa (crédito) ya sean por pagos, reducción del activo o aumento del pasivo es el mismo valor que debe salir (débito) por disminución del pasivo y aumento del activo.
- b) Valoración de las transacciones: de forma fundamental la estandarización de las cuentas para facilitar el análisis estadístico a nivel internacional en donde las cuentas se ajusten a precio de mercado mostrando valores reales de los activos y pasivo.
- c) Registro de las transacciones: es el establecimiento del momento exacto en el que se hace efectiva una transacción, cuando se crea o realiza cualquier tipo de movimiento, es decir, se paga, cobra, intercambia o transfiere los activos y pasivos.

Por ejemplo, las exportaciones e importaciones tienen el registro de transferencia cuando se traspasa su propiedad con el documento de transporte o cruce de fronteras. Los servicios en el mismo momento en el que se produce; los intereses cuando se devengan, los dividendos cuando son pagados (Valdivia & Razin, 2017).
- d) Procedimiento de conversión: tanto en el manual del FMI como en el de Cuentas Nacionales se menciona que el tipo de cambio será el que se muestre en el momento que se realiza la transacción. En el caso del Ecuador la Balanza de Pagos se mostrará en millones de dólares estadounidenses.

- e) Residencia y territorio económico: es de suma importancia cual es la residencia del agente económico ya que es la base para el registro en la Balanza de Pagos, se dice que una entidad es residente cuando realiza operaciones comerciales en un país.

El BCE ha determinado que las cuentas que forman parte de la Balanza de Pagos son las siguientes:

Tabla 2

Estructura de la Balanza de Pagos del Ecuador

Estructura de la Balanza de Pagos del Ecuador	
1	CUENTA CORRIENTE
1.1	BIENES
1.1.1	Exportaciones
1.1.1.1	Mercancías generales
1.1.1.2	Bienes para transformación
1.1.1.3	Reparación de bienes
1.1.1.4	Bienes adquiridos en puerto por medios de transporte
1.1.1.5	Oro no monetario
1.1.2	Importaciones
1.1.2.1	Mercancías generales
1.1.2.2	Bienes para transformación
1.1.2.3	Reparación de bienes
1.1.2.4	Bienes adquiridos en puerto por medios de transporte
1.1.2.5	Oro no monetario
1.2	SERVICIOS
1.2.1	Servicios prestados
1.2.1.1	Transporte
1.2.1.2	Viajes
1.2.1.3	Otros servicios
1.2.2	Servicios recibidos
1.2.2.1	Transporte
1.2.2.2	Viajes
1.2.2.3	Otros servicios
1.3	RENTA
1.3.1	Renta recibida
1.3.1.1	Remuneración de empleados
1.3.1.2	Renta de la inversión
1.3.1.2.1	Inversión directa

Estructura de la Balanza de Pagos del Ecuador

1.3.1.2.2	Inversión de cartera
1.3.1.2.3	Otra inversión
1.3.2	Renta pagada
1.3.2.1	Remuneración de empleados
1.3.2.2	Renta de la inversión
1.3.2.2.1	Inversión directa
1.3.2.2.2	Inversión de cartera
1.3.2.2.3	Otra inversión
1.4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES
1.4.1	Transferencias corrientes recibidas
1.4.1.1	Gobierno general
1.4.1.2	Otros sectores
1.4.1.2.1	Remesas de trabajadores
1.4.1.2.2	Otras transferencias corrientes
1.4.2	Transferencias corrientes enviadas
1.4.2.1	Gobierno general
1.4.2.2	Otros sectores
2	CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIERA
2.1	CUENTA DE CAPITAL
2.1.1	Transferencias de capital recibidas
2.1.1.1	Gobierno general
2.1.1.2	Otros sectores
2.1.2	Enajenación de activos no financieros no producidos
2.1.3	Transferencias de capital enviadas
2.1.3.1	Gobierno general
2.1.3.2	Otros sectores
2.1.4	Adquisición de activos no financieros no producidos
2.2	CUENTA FINANCIERA
2.2.1	Inversión directa
2.2.1.1	En el extranjero
2.2.1.2	En el país
2.2.2	Inversión de cartera
2.2.2.1	Activos
2.2.2.2	Pasivos
2.2.2.2.1	Títulos de participación en capital
2.2.2.2.2	Títulos de deuda
2.2.3	Otra inversión
2.2.3.1	Activos
2.2.3.1.1	Créditos comerciales
2.2.3.1.2	Préstamos
2.2.3.1.3	Moneda y depósitos
2.2.3.1.4	Otros activos

Estructura de la Balanza de Pagos del Ecuador	
2.2.3.2	Pasivos
2.2.3.2.1	Créditos comerciales
2.2.3.2.1.1	Autoridades monetarias
2.2.3.2.1.2	Gobierno general
2.2.3.2.1.3	Bancos
2.2.3.2.1.4	Otros sectores
2.2.3.2.2	Préstamos
2.2.3.2.2.1	Autoridades monetarias
2.2.3.2.2.2	Gobierno general
2.2.3.2.2.3	Bancos
2.2.3.2.2.4	Otros sectores
2.2.3.2.3	Moneda y depósitos
2.2.3.2.3.1	Autoridades monetarias
2.2.3.2.3.2	Gobierno general
2.2.3.2.3.3	Bancos
2.2.3.2.3.4	Otros sectores
2.2.3.2.4	Otros pasivos
2.2.3.2.4.1	Autoridades monetarias
2.2.3.2.4.2	Gobierno general
2.2.3.2.4.3	Bancos
2.2.3.2.4.4	Otros sectores
3	ERRORES Y OMISIONES
	BALANZA DE PAGOS GLOBAL
2.2.4	Activos de reserva
2.2.4.1	Oro monetario
2.2.4.2	Derechos especiales de giro
2.2.4.3	Posición de reserva en el FMI
2.2.4.4	Divisas
2.2.4.5	Otros activos
	Uso del crédito del FMI
	Financiamiento Excepcional
	Condonación de deudas
	Inversión directa
	Inversión de cartera
	Giros sobre nuevos préstamos - FMI, BIRF, FLAR ¹
	Acumulación de atrasos
	Refinanciamiento de atrasos
	Cancelación de atrasos
	FINANCIAMIENTO

¹Fondo Monetario Internacional, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Fondo Latinoamericano de Reserva.

En la presente indagación se enfocará el estudio en la cuenta corriente debido a que muestra la relación comercial entre agentes residentes y no residentes en donde se da la transferencia de propiedad ya sea de: a) bienes, b) servicios, c) renta y d) transferencias corrientes. Al estudiar la subcuenta de servicios es fundamental conocer las cuentas que forman parte de ella, por lo tanto, se hace referencia a:

- a) Transporte: de mercancías y personas en los diferentes medios de transporte: aéreos, marítimo, por carretera, fluvial y multimodal.
- b) Viajes: bienes y servicios adquiridos por los turistas en su estancia en ciertos lugares.
- c) Otros: servicios de comunicación, financieros, seguros, construcción, informáticos, empresariales y recreativos (Banco Central del Ecuador, 2018).

La balanza de pagos muestra ciertas falencias al momento de controlar los rubros que maneja debido a que no existe una adecuada supervisión de las actividades que realizan las personas naturales o jurídicas con empresas y mercados internacionales (Bucheli, 2014). Razón por la cual el gobierno ecuatoriano optó en el año 2016 por establecer el Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) con la finalidad de frenar la excesiva fuga de capitales del territorio ecuatoriano.

Dicha medida disminuyó la salida de divisas al exterior y de igual manera frenó el comercio internacional debido a que las empresas tenían que ajustar el valor de sus productos con precios internacionales debilitando al sector comercial ya que tenían que considerar un rubro más en su proceso de exportación haciéndolos menos competitivos.

Desde el año 2010 la cuenta corriente de la balanza de pagos se ha mantenido con déficit fiscal ya que las cuentas que la integran como: a) exportaciones, b) importaciones, c) servicios, d) renta y e) transferencias han tenido elevados créditos y bajos débitos a excepción de las transferencias corrientes recibidas que con ayuda de las remesas y giros de dinero que hacen los

extranjeros, ciudadanos o agentes externos al país se ha podido mantener un superávit en dicha cuenta.

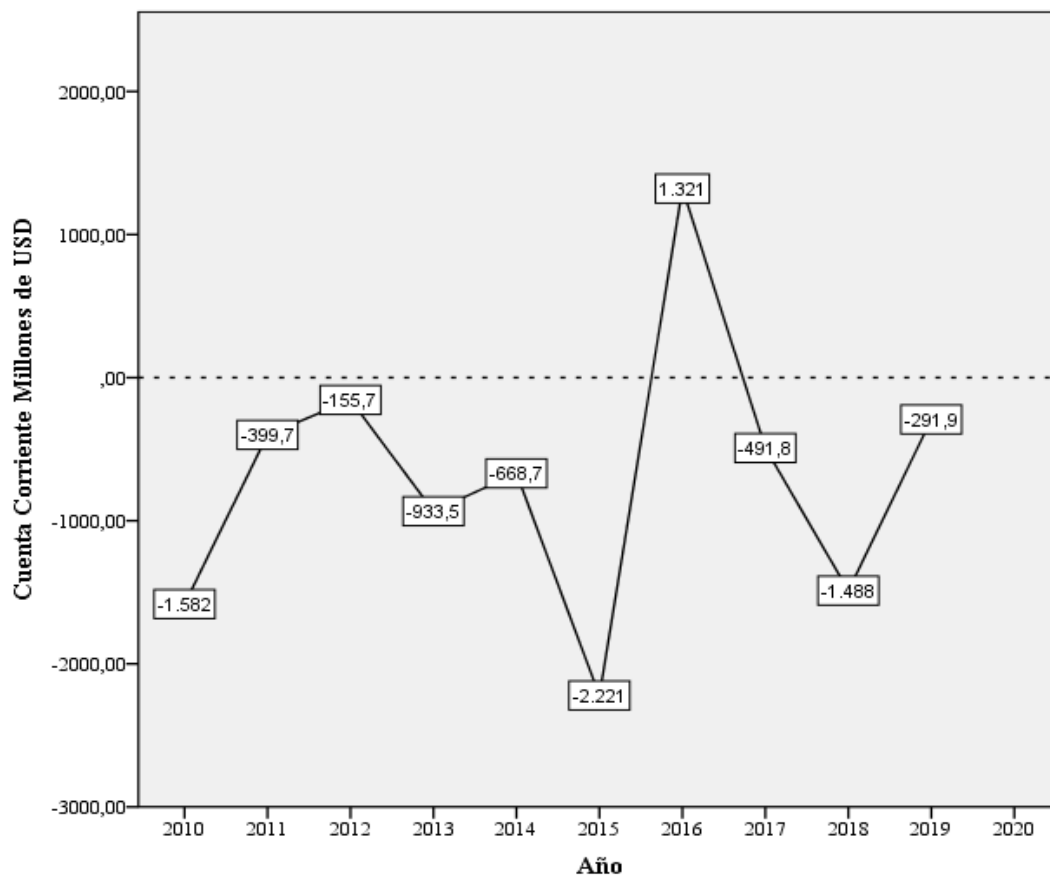
Las medidas económicas tomadas por el gobierno en el período 2013 – 2016 para proteger la economía y balancear las arcas fiscales golpeó fuertemente al sector del transporte ya que la subida temporal del Impuesto Al Valor Agregado (IVA) después del temblor ocurrido en el 2016 afectó el precio de los productos concernientes a este grupo económico como: llantas, repuestos, aceites, filtros incrementando su valor en aproximadamente 47% y reduciendo las importaciones de vehículos pesados en \$ 540 millones de dólares limitando la capacidad de los propietarios de renovar los vehículos.

El parque automotor en el Ecuador bordea los 16.2 años por lo que este sector es fuertemente vulnerable frente a cualquier decisión gubernamental y a los limitados convenios, tratados y acuerdos internacionales que tiene el país con las principales potencias impidiendo la importación de este bien de capital que permitiría mejorar el sistema de transporte en el Ecuador (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE , 2017).

Tabla 3

Balanza de Pagos - Cuenta Corriente en USD

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Cuentas										
Cuenta Corriente	-1582,41	-399,68	-155,68	-933,49	-668,74	-2221,03	1321,08	-491,81	-1488,13	-291,90
Bienes	-1503,98	-302,61	49,95	-528,55	-63,49	-1649,79	1567,32	311,44	-263,00	970,60
Exportaciones	18137,09	23082,32	24568,90	25586,78	26596,48	19048,75	17425,38	19618,27	22122,79	23192,30
Importaciones	-19641,07	-23384,94	-24518,95	-26115,33	-26659,97	-20698,54	-15858,05	-19306,83	-22385,79	-22221,70
Servicios	-1522,45	-1562,70	-1394,34	-1419,57	-1170,68	-805,25	-1054,49	-1103,06	-710,72	-930,00
Prestados	1472,22	1587,47	1804,01	2041,37	2346,29	2391,31	2139,85	2191,12	2539,51	2534,00
Recibidos	-2994,67	-3150,17	-3198,35	-3460,94	-3516,97	-3196,56	-3194,34	-3294,18	-3250,22	-3464,00
Renta	-1036,97	-1256,76	-1291,47	-1361,28	-1543,04	-1728,51	-1845,70	-2364,83	-2923,28	-3056,70
Recibidos	77,72	84,46	104,93	112,63	120,71	140,33	163,81	185,10	235,88	197,80
Pagada	-1114,69	-1341,23	-1396,40	-1473,91	-1663,75	-1868,84	-2009,51	-2549,93	-3159,16	-3254,50
Transferencias corrientes	2480,99	2722,40	2480,18	2375,91	2108,47	1962,52	2653,94	2664,65	2408,86	2724,20
Recibidas	2927,69	2984,77	2756,57	2702,55	2726,98	2643,65	3461,24	3357,59	3488,47	3735,90
Enviadas	-446,70	-262,38	-276,39	-326,63	-618,51	-681,12	-807,30	-692,94	-1079,61	-1011,70

Figura 2*Cuenta Corriente*

Como se muestra en la figura 2 la cuenta corriente no tiene un equilibrio y su fluctuación presentan déficit en la mayoría de los años bajo indagación, en el 2011 se redujo el nivel de deuda en 75% con respecto al año 2010 ya que el gobierno nacional implemento un programa de Sustitución de Importaciones (ISI) impulsando a los diferentes sectores nacionales a la producción de materias primas y la industrialización de bienes y servicios para que las industrias puedan comprar dentro del país reduciendo así las importaciones y disminuyendo esta brecha (El Telégrafo, 2011).

El gobierno ecuatoriano en el año 2011 recibió alrededor de \$ 3698 millones de dólares provenientes de las exportaciones petroleras, es decir, un 33.68% más que el año 2010 porque

el precio del barril de petróleo y sus derivados aumentaron en 34% respecto a su predecesor, mientras que las importaciones incrementaron el déficit debido a que aumentaron el valor de los bienes de capital, materias primas y bienes de consumo con lo que se establecieron cupos para la importación de vehículos, partes para el ensamblaje, refrigeradoras, cocinas, neumáticos y teléfonos celulares.

En el año 2016 se tuvo superávit después de varios años con problemas económicos gracias a la disminución de las importaciones y el establecimiento de las salvaguardas que sin lugar a duda redujeron el ingreso masivo de bienes y materias primas al territorio ecuatoriano pero por otro lado frenaron el comercio nacional y varias industrias tuvieron que tomar fuertes decisiones en cuanto a la comercialización de sus productos ya que dejaron de ser competitivos en mercados nacionales e internacionales porque sus precios eran elevados (El Telégrafo, 2016).

Los productos tradicionales como el camarón, banano, cacao, café y atún aportaron con \$ 2600 millones de dólares a la balanza de pagos mientras que los productos no tradicionales como las flores, el pescado, metales, maderas y aceites contribuyeron con \$ 1200 millones de dólares.

El 2018 fue un año difícil para el país ya que el déficit aumento en 300% con respecto al año 2017 en donde hubo cambio de régimen y empezó a gobernar Lenin Moreno actual presidente del Ecuador. Luego de varios meses de sobre llevar un gobierno con tantas deudas, estado obeso e incapaz de hacer frente a las deudas se promulgó la Ley de Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo, Estabilidad y Equilibrio Fiscal con el objetivo de inyectar a la economía ecuatoriana alrededor de \$ 774 millones de dólares fortaleciendo a las mipymes, atrayendo inversiones, reformando el marco jurídico fiscal, condonando intereses, multas y recargos (Servicio de Rentas Internas, 2018).

La cuenta de servicios históricamente ha tenido déficit fiscal debido a que ni el sector público ni el privado han enfocado sus esfuerzos por desarrollar servicios que forman parte de las actividades de comercio en el que se desarrollan.

En los últimos años como política de gobierno se estableció el Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) 2017 – 2021 el cual ajusta sus políticas, programas y proyectos al presupuesto general del estado con la finalidad de desarrollar tres ejes principales: a) derechos para todos durante toda la vida, b) economía al servicio de la sociedad, c) más sociedad, mejor estado (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017).

Tabla 4

Ejes y objetivos del PNBV 2017 - 2021

Eje	Objetivo
Derechos para todos durante toda la vida	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas. 2. Afirmar la interculturalidad y plurinacionalidad, revalorizando las identidades diversas. 3. Garantizar los derechos de la naturaleza para las actuales y las futuras generaciones. 4. Consolidar la sostenibilidad del sistema económico social y solidario, y afianzar la dolarización.
Economía al servicio de la sociedad	<ol style="list-style-type: none"> 5. Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sustentable de manera redistributiva y solidaria. 6. Desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el desarrollo rural integral. 7. Incentivar una sociedad participativa, con un Estado cercano al servicio de la ciudadanía.
Más sociedad, mejor Estado	<ol style="list-style-type: none"> 8. Promover la transparencia y la corresponsabilidad para una nueva ética social. 9. Garantizar la soberanía, la paz y posicionar estratégicamente al país en la región y el mundo.

Con dichos ejes y objetivos se plantean varias estrategias que permitan reducir las importaciones y aumentar las exportaciones transformando el conocimiento en ciencia, tecnología e información. De esta manera se espera que los servicios se incrementen e impulsen nuevos sectores productivos en el Ecuador.

2.2. Inversión Extranjera Directa (IED)

Con el establecimiento de la Ley de Fomento Productivo y el PNBV se espera que aumente la Inversión Extranjera Directa (IED) en los diferentes sectores económicos del país ya que según Casilda, R (2002) la inversión extranjera se relaciona con el crecimiento y desarrollo económico de un estado debido a que aporta con el incremento de nuevas empresas que ofrecen bienes y servicios a través del uso de tecnologías que reducen los tiempos e incrementan el valor y calidad de dichos productos o servicios.

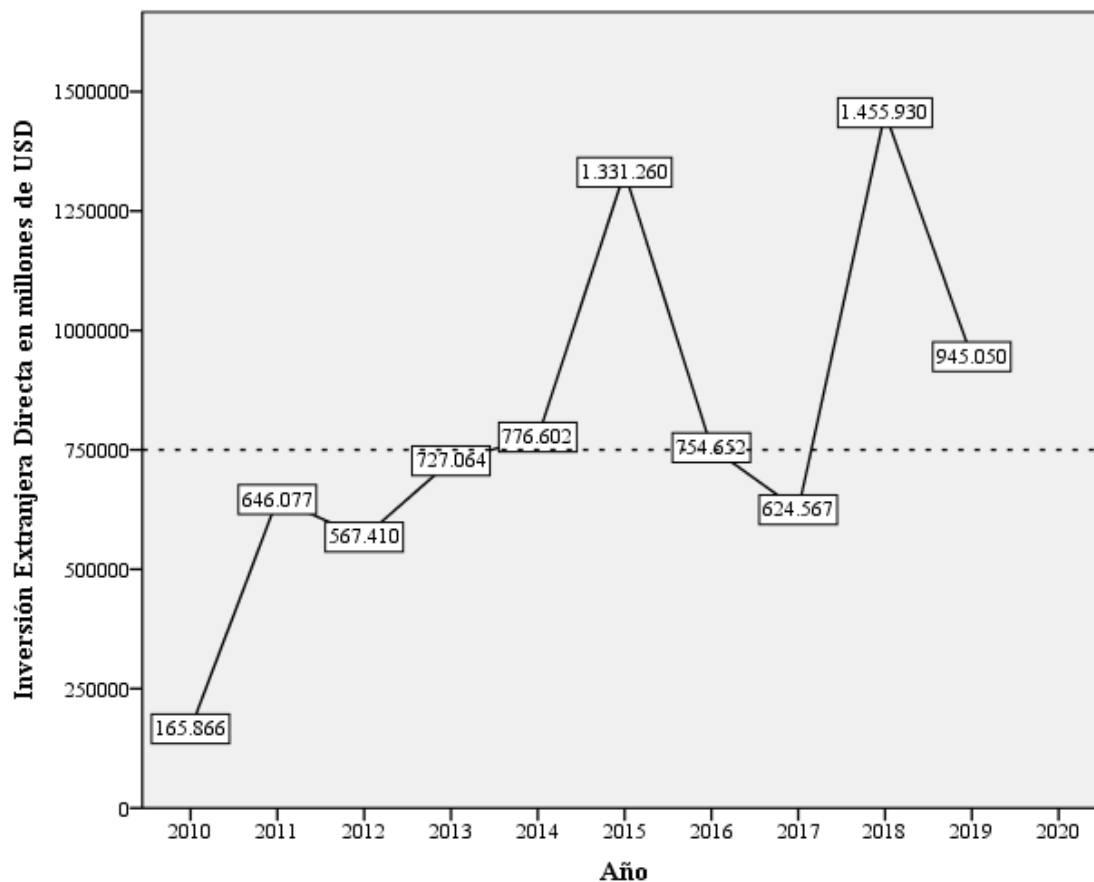
Para el 2020 según Eduardo Jurado, Secretario General de la Presidencia, se espera que la IED sea de al menos \$ 995 millones de dólares los cuales se concentren en sectores como: a) agricultura, silvicultura, caza y pesca, b) comercio, c) construcción, d) electricidad, gas y agua e) explotación de minas y canteras, f) industrias manufactureras, g) servicios comunales, sociales y personales, h) servicios prestados por empresas e i) transporte, almacenamiento y comunicaciones.

Como se puede observar en la tabla 5 las ramas económicas que más ingresos perciben por la inversión extranjera son: la explotación minera y el comercio, mientras que la rama que ha presentado un balance negativo es el transporte, almacenamiento y comunicaciones por las diferentes restricciones que tiene este sector en cuanto a peso de los vehículos, costo de manejo, combustible, logística, estado de las vías, redes y costos de comunicación, etc.

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador – AEADE este sector se ha visto influenciado negativamente por las medidas económicas que el gobierno ecuatoriano ha tomado en las importación de vehículos pesados, aumento en las medidas tributarias, impuesto verde, etc. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE , 2017)

Tabla 5*Inversión Extranjera Directa por rama económica en USD*

Rama económica	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	10676,07	454,20	17840,48	20756,66	38923,61	67793,31	41982,56	124552,93	59397,80	75311,10
Comercio	93608,97	77696,22	83740,54	109856,17	148053,26	175240,15	123035,89	100580,45	199966,29	141194,21
Construcción	28240,24	50534,33	31578,41	69196,48	4744,37	6833,99	30462,82	59132,96	88986,27	59527,35
Electricidad, gas y agua	-6311,70	-10824,91	46447,49	29201,26	-4671,10	61757,89	1194,79	2129,41	6573,37	3299,19
Explotación de minas y canteras	178001,49	381201,90	224945,00	252886,20	685338,24	559794,40	465826,52	68490,40	773507,69	435941,54
Industria manufacturera	120323,64	121927,07	135596,22	139015,83	108474,24	263619,01	37991,61	143902,10	106019,58	95971,10
Servicios comunales, sociales y personales	22808,14	27824,39	1616,62	-2400,61	13990,48	-10916,43	-1968,46	-3890,73	-1526,55	-2461,91
Servicios prestados a las empresas	67857,16	44883,02	39132,88	117082,55	29120,44	249819,36	17141,52	82555,59	167268,70	88988,61
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	-349337,70	-47618,87	-13487,33	-8530,33	-247371,58	-42681,35	38984,62	47114,30	55737,00	47278,64
Total	165866,32	646077,36	567410,30	727064,21	776601,95	1331260,34	754651,87	624567,41	1455930,15	945049,81

Figura 3*Inversión Extranjera Directa*

Se puede observar que en el año 2015 el Ecuador percibió \$ 1331 millones de dólares como IED focalizando dicho ingreso en la explotación de minas y canteras debido a que se estableció un Plan Nacional de Desarrollo del Sector Minero dando alcance al PNVB generando actividades permitidas en la Constitución de la República y aprovechando de manera soberana los minerales metálicos y no metálicos de suelos ecuatorianos (Ministerio de Minería, 2016).

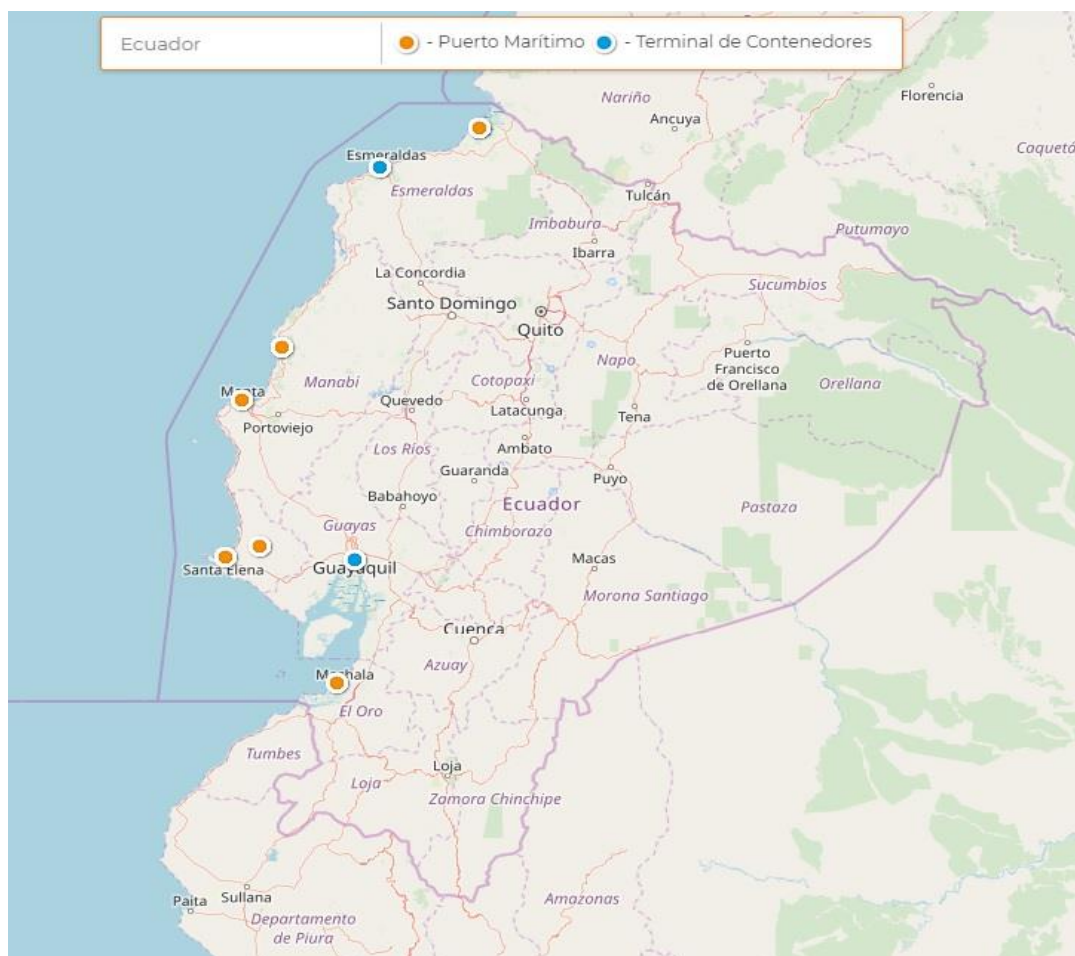
Para este mismo año la participación de la explotación de las minas y canteras en el Producto Interno Bruto (PIB) fue de 12,6% debido a que se extraía aproximadamente 557 mil barriles de petróleo diarios en donde su precio de venta variaba entre \$50 y 70 dólares americanos (Ekos, 2018).

En el año 2018 la IED despuntó con \$ 1455 millones de dólares debido a que se invirtieron nuevas capitales, las utilidades de algunos sectores se reinvirtieron y se realizaron préstamos netos de capital a empresas que se relacionaban con las actividades económicas (Xinhua, 2019).

Para el 2019 la inversión se redujo a \$ 945 millones de dólares para lo cual el gobierno presentó diferentes planes, entre los cuales, uno de inversión en los puertos marítimos del Ecuador de aproximadamente \$ 345 millones de dólares que contemplaba ampliación de muelles, mejora en la infraestructura y modernización de grúas.

Entre los 6 puertos marítimos que cuenta el país tenemos: a) San Lorenzo (Esmeraldas), b) Bahía de Caráquez (Manabí), c) Manta (Manabí), d) Libertad (Santa Elena), e) Salinas (Guayas) y f) Puerto Bolívar (Machala) a los que se direccionan grandes cantidades de inversión con la finalidad de ser más competitivos y reducir tiempos en el comercio internacional.

Adicionalmente las principales terminales de contenedores que tiene el Ecuador son: Contecon, DP World, TPG (Inarpi) y RFS. La diferencia entre un puerto y un terminal de contenedores es que los puertos son lugares geográficos estratégicamente ubicados en bordes de océanos, mares, ríos o lagos, tienen instalaciones previstas para el tipo de carga y actividad que realizan, mientras que los terminales son el conjunto de instalaciones que colindan con los puertos ya que tienen espacios para la carga y descarga de contenedores, ubicación de grúas, tránsito de los medios de transporte, etc. (Gruas y Aparejos, 2018).

Figura 4*Puertos y terminales de contenedores de Ecuador*

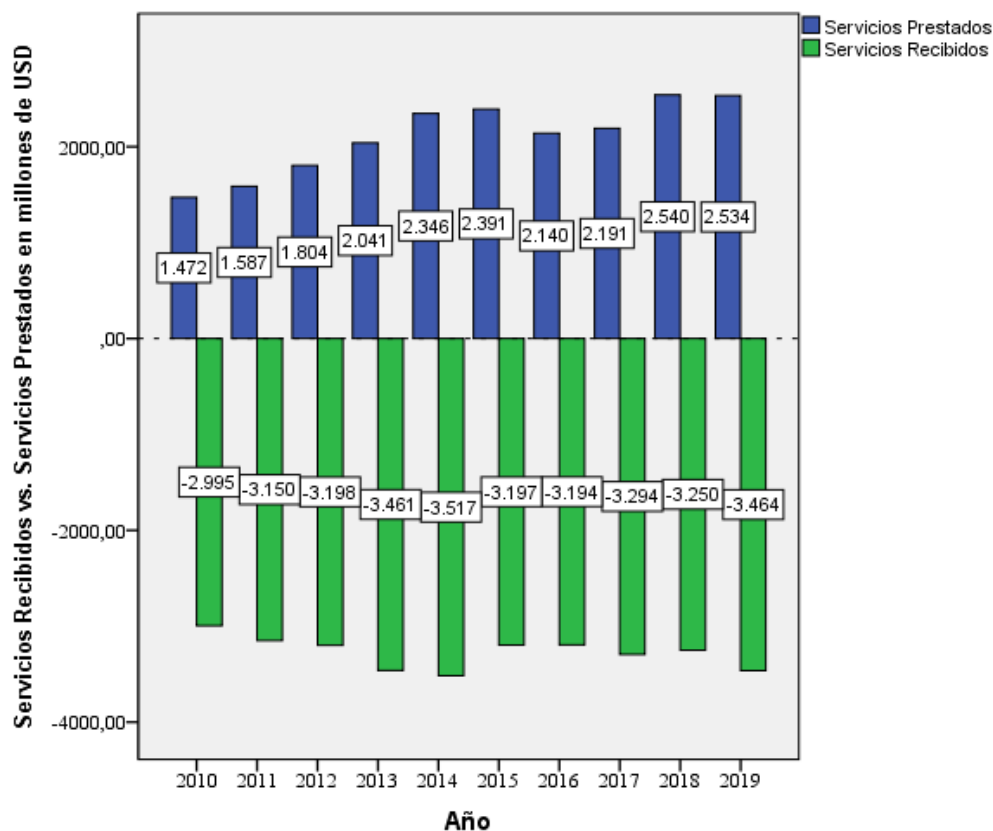
Los puertos y terminales son de gran importancia en la economía ecuatoriana y tienen gran impacto en la cuenta de servicios de la Balanza de Pagos ya que es aquí en donde se empiezan a generar varios servicios que aportan al comercio exterior como: carga y descarga de contenedores, pesos, transmisión de la información, reserva de contenedores y espacios en los buques y/o aviones y otros servicios secundarios que ayudan a generar fuentes de empleo e incremento de servicios con valor agregado.

En contraste con la tabla de IED se puede hacer referencia a la tabla 3 donde se desglosan los servicios recibidos y prestados por el país. Durante el período de investigación se ha recibido

mayor cantidad de servicios de los que el Ecuador ha prestado, encontrando una oportunidad para que el país pueda desarrollar nuevas formas de ofrecer productos intangibles que atraigan mayor inversión e ingresos al país disminuyendo el déficit fiscal que actualmente existe.

Figura 5

Servicios Recibidos vs. Servicios Prestados



En el año 2018 la cuenta de servicios aumentó en un 13.7% con respecto al año 2017 ya que el gobierno nacional con el objetivo de satisfacer la demanda de los servicios nacionales gratuitos incrementó las compras de bienes y servicios ampliando la atención de jubilados, afiliados, retirados y personas que dependen del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

Los gastos familiares afectaron de igual forma los servicios prestados ya que al tener mayor ingresos por familia se puede gastar más en la compra y venta de bienes y servicios; las remesas

se incrementaron en 54.6% y el Salario Básico Unificado (SBU) tuvo un alza de 3.2% disminuyendo así el Índice de Precio al Consumidor (IPC) (Banco Central del Ecuador, 2018).

2.3. Valor Agregado Bruto

En términos económicos el Valor Agregado Bruto (VAB) es una magnitud que refleja el valor que ha creado un sector de la economía en la producción de un bien o servicio durante cierto tiempo, es decir, el VAB muestra el valor real de un producto ya que es el valor final menos el costos de los materiales para producirlo (López, 2015).

En 2018 se logró alcanzar varios hitos en el sector de los servicios gracias al VAB que tuvieron los diferentes sectores de la economía:

Tabla 6

Sectores con variación del servicio

Sector	Variación (Δ)
Acuicultura y pesca de camarón	Se estimulo la demanda externa y creció el sector en 8,6% debido a que se empezó a utilizar sistemas que precautelaron la reproducción de larvas en piscinas.
Enseñanza, servicios sociales y de salud	Aumento en la compra de bienes y servicios en 4,3%, cumplimiento con las obligaciones salariales de maestros y doctores lo que permitió un incremento de 12,2% y 10,3% respectivamente.
Alojamiento y servicios	Incremento del turismo en 51% lo que expandió este sector en 4% en lo que se refiere a hoteles y restaurantes.
Comercio	Crecimiento del 3,1% por desempeño de industrias de este sector.
Transporte	Con la reactivación del comercio y las industrias se presentó una variación de 1,6%.
Correo y comunicaciones	Con el mejoramiento de la paquetería y courier se reflejó un crecimiento de 1,4%, en servicios como los datos móviles, internet y líneas telefónicas se nota un incremento acumulado de 15,4%.
Construcción	Por el aumento de los créditos para comprar viviendas este sector se vio estimulado y creció 0,6%.

Sector	Variación (Δ)
Refinería de petróleo	Se redujo en 10% debido a que la cantidad importada de alto octanaje se incrementó para satisfacer el mercado local.

El BCE a través del VAB muestra que los sectores comerciales del Ecuador no tienen un sólido y afianzado manejo de sus finanzas ya que al tener una variación tan alta entre año y año los precios de sus bienes y servicio varían con facilidad por lo que no son competitivos en mercados internacionales.

Países como Colombia y Perú que tienen su propia política monetaria pueden tener cierto control sobre la volatilidad de su moneda por lo que tienen mejores resultados en la lucha contra la inflación, por otro lado, el Ecuador debe ajustarse a la política de la Reserva Federal de los Estados Unidos dejando de tener control sobre la inflación y siendo menos competitivos que la región.

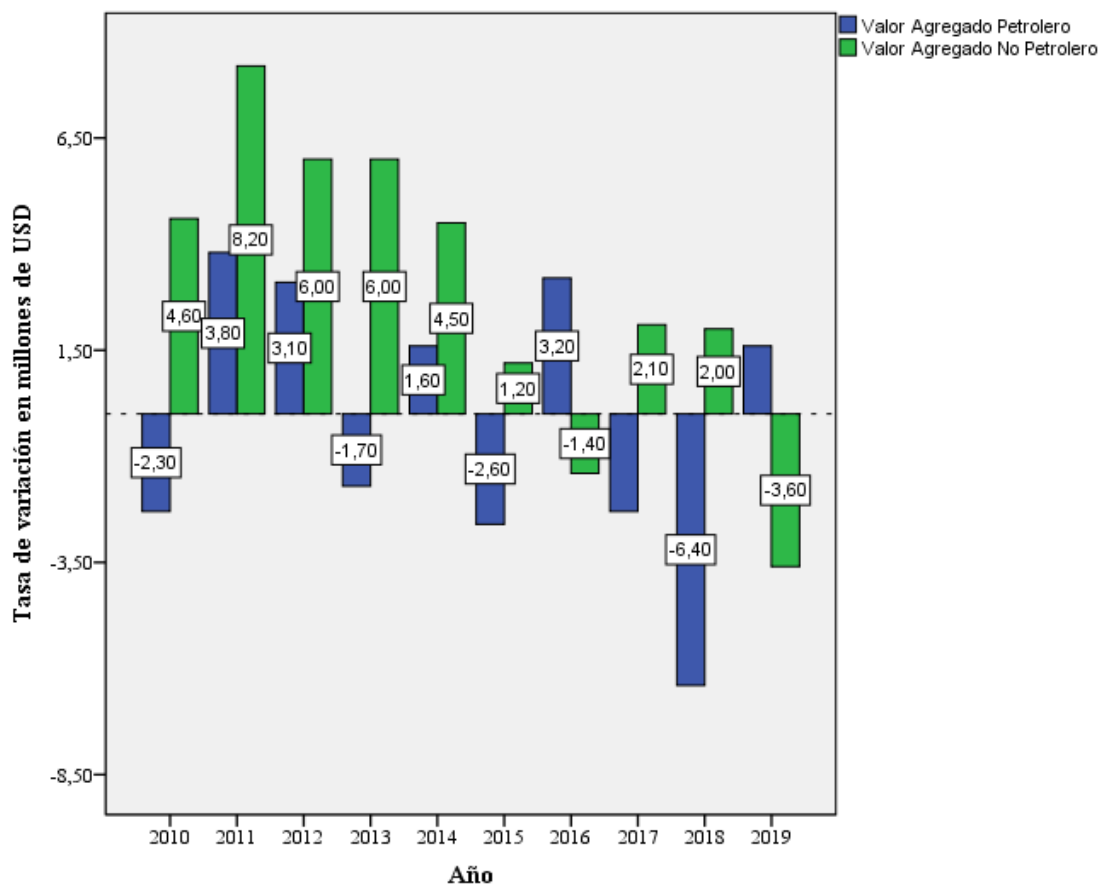
Tabla 7

Variación del Valor Agregado Bruto en USD

Año	Valor Agregado Bruto		Tasa de Variación	
	Petrolero	No Petrolero	Petrolero	No Petrolero
2010	8126685	58372775	-2,30	4,60
2011	10902229	65633986	3,80	8,20
2012	11742367	72113804	3,10	6,00
2013	11979019	78554843	-1,70	6,00
2014	11198789	85695952	1,60	4,50
2015	5152475	86890030	-2,60	1,20
2016	4275171	88763115	3,20	-1,40
2018	5639977	91442756	-2,30	2,10
2018	6918891	93037062	-6,40	2,00
2019	7162642	95313425	1,60	-3,60

Figura 6

Variación del Valor Agregado Bruto



En el año 2011 el VAB no petrolero tuvo una variación de 8.20% debido a la recuperación económica ecuatoriana y crecimiento de los diferentes sectores productivos en donde se puede destacar la participación del sector financiero y los créditos que los bancos públicos y privados dieron a los ciudadanos para reactivar la economía. Las provincias que más aportaron al VAB son Guayas con 24%, Pichincha con 23%, Orellana con 8.9% y Manabí con 5.9% (Banco Central del Ecuador, 2014).

El 2018 tuvo un índice negativo en el VAB petrolero debido a que el precio del barril de petróleo se desplomó de \$ 71.76 a \$52.75 dólares, es decir, una variación de 26.49% con lo que

el Ecuador tuvo que hacer frente a este déficit reduciendo su explotación diaria de petróleo entre 25000 y 23000 barriles diarios (El Comercio, 2018).

Al ser el VAB una de las herramientas que evalúa la capacidad de un sector para producir un bien o servicio de calidad es importante considerar las variables que intervienen en su desarrollo ya que según Brito, Sotomayor & Apolo (2019) la inversión privada, el gastos público, la recaudación fiscal y las remesas ayudan a mejorar los procesos que intervienen en dicha producción.

El gasto público es la variable con más preponderancia ya que a partir de su inversión en programas de mejora y desarrollo de industrias se acorta la brecha tecnológica y de calidad porque se trabaja sobre la cadena de valor. El sector del transporte centra sus actividades en ofrecer servicios que sean seguros y permitan al cliente tener tranquilidad al momento del traslado de sus mercancías.

El transporte experimentó un crecimiento del 0.6% en el VAB del 2019 debido al mayor consumo de gasolina extra y diésel que están directamente ligadas con el transporte de mayores volúmenes de carga vía terrestre y marítima. El resultado del sector automotor está directamente relacionado con el crecimiento de las otras ramas productivas de la economía debido a que estas crecieron entre 2.8% y 3.60%.

2.4. El transporte en Ecuador

El Ecuador en la actualidad se enfrenta a varios desafíos para cumplir con una logística que permita entregar productos o servicios en el momento y tiempo indicado, en las cantidades requeridas y en los menores costos posibles. Según Benalcázar (2015) determina que el 70% de los Precios de Venta al Público (PVP) corresponden al manejo y coordinación del transporte por

lo que es muy importante manejar de forma adecuada esta rama en la cadena de suministros de una empresa y/o país.

Sin lugar a duda el principal reto que tienen las empresas de transporte ya sea de personas o mercancías es entregar el mayor grado de satisfacción al cliente y para lograr dicha meta es valiosa la colaboración entre el sector público y privado creando una sinergia entre los recursos disponibles de las empresas y la infraestructura que el país adecua para el tránsito de las unidades de carga y/o personas.

En los últimos años el Ecuador ha priorizado varias ramas productivas del país entre ellas la logística y el transporte con la finalidad de cumplir con los objetivos de la matriz productiva. Es así como un estudio del Fondo Monetario Internacional (FMI) que se realiza cada dos años ubica a Ecuador en el séptimo lugar con mejor infraestructura en América Latina, mientras que el Banco Mundial (BM) lo posiciona en octavo lugar en donde se consideran variables como: a) aduanas, b) infraestructura, c) envíos internacionales, d) competencia logística, e) seguimiento de envíos, y f) tiempos de respuesta (The World Bank, 2018).

2.4.1. Índice de Desarrollo Logístico – LPI.

Las variables que se analizan en el Índice de Desarrollo Logístico (LPI) por sus siglas en inglés se desarrollan en base a teorías empíricas e investigaciones prácticas realizadas por freight forwarders o agentes de carga en donde presentan:

- a) Aduanas: eficiencia, procesos de nacionalización, manejo y administración de los diferentes distritos aduaneros.
- b) Infraestructura: calidad de la infraestructura que forman parte de los procesos productivos como almacenes, maquinarias, transporte, carreteras, bodegas, entre otras.

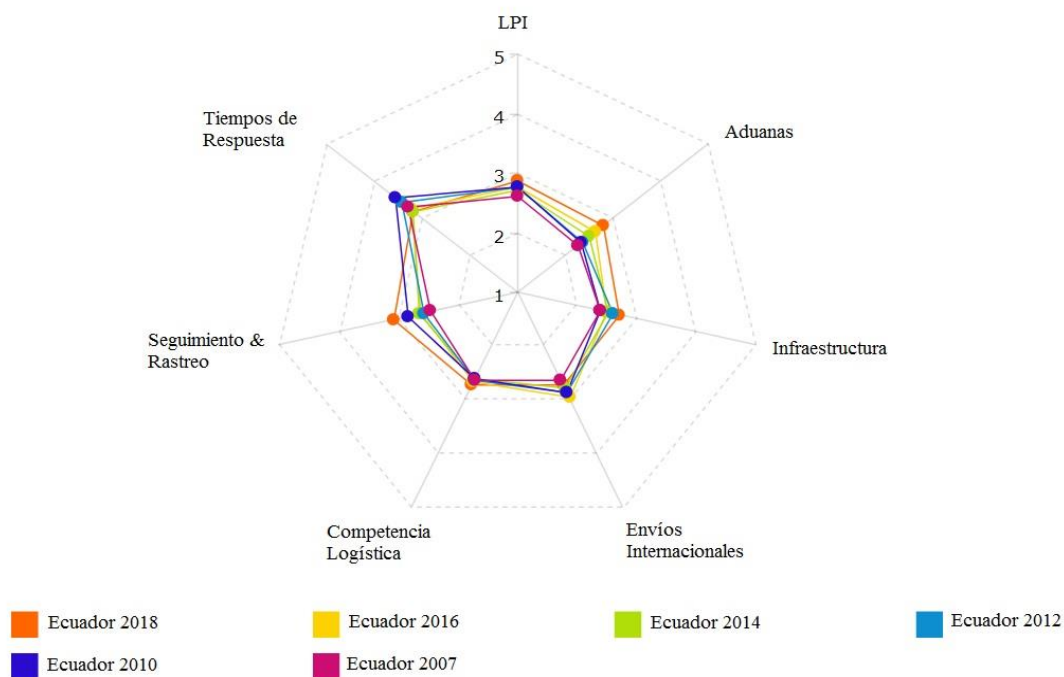
- c) Facilidad de realizar envíos: los precios de los fletes terrestres, aéreos, marítimos son competitivos.
- d) Calidad de los servicios logísticos: los tiempos de respuestas de consolidadoras, transportistas, bodegas, aerolíneas, agentes de carga son rápidos.
- e) Seguimiento: facilidad de los sistemas informáticos para presentar en qué etapa del envío se encuentra la mercancía en tiempo real.
- f) Tiempos de respuesta: programación de los envíos y proyección de entrega de la carga a los clientes en destino.

Desde el año 2007 que se realizó el primer estudio del FMI el Ecuador ha tenido varios cambios en las diferentes entidades y ministerios que forman parte de los procesos de importación y exportación, transporte, tecnologías y el principal ente regulador el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) en conjunto con el Servicio de Rentas Internas (SRI) que norman y rigen los Operadores de Económicos Autorizados.

Tabla 8

Índice de Desempeño Logístico del Ecuador

País	Año	Ranking LPI	Puntaje LPI	Aduanas	Infraestructura	Envíos Internacionales	Competencia Logística	Seguimiento	Tiempo de Respuesta
Ecuador	2007	70	2.60	2.25	2.36	2.64	2.64	2.45	3.27
	2010	71	2.77	2.32	2.38	2.86	2.60	2.84	3.55
	2012	79	2.76	2.36	2.62	2.86	2.65	2.58	3.42
	2014	86	2.71	2.49	2.50	2.79	2.61	2.67	3.18
	2016	74	2.78	2.64	2.47	2.95	2.66	2.65	3.23
	2018	62	2.88	2.80	2.72	2.75	2.75	3.07	3.19

Figura 7*Índice de Desempeño Logístico*

En el ranking mundial el Ecuador se ubica en el puesto 62 sobrepasado por países como: Argentina (61), Colombia (58), Brasil (56), México (51), Panamá (38) y Chile (34) que tienen mejores infraestructuras y sistemas sólidos de transporte que les permiten ser más competitivos en mercados internacionales y establecer estrategias que generen mejores costos y por consiguiente los precios de sus productos o servicios sean menores que los del Ecuador.

En los años que muestra dicho estudio se puede identificar que el país ha mejorado su sistema de aduanas y simplificado procesos que permitieron reducir los tiempos de 5.08 a 3.93 días bajando sus costos operacionales y haciendo uso de las mercancías en menor tiempo con lo que el importador puede agilizar su negocio (El Universo, 2019).

Los módulos y terminales de contenedores han implementado nuevos softwares que permiten ver en tiempo real el estado de la carga en puertos por lo que las agencias,

transportistas, importadores y exportadores pueden realizar una planificación basada en tiempos con lo que se reducen los costos por espera, stand by, horas extras, entre otros.

Hay gran expectativa para el año 2020 ya que con la apertura del Puerto de Posorja se espera que el Ecuador escale más en el ranking del LPI debido a que se ha invertido \$ 1200 millones de dólares en infraestructura, talento humano, planes de mejora del entorno y grúas los cuales permiten ser más competitivos en temas logísticos ya que al ser un puerto de aguas profundas ingresarán buques de mayor dimensión y carga con menores días de tránsito (Criterios Digital, 2019).

2.4.2. Servicios Prestados en el Ecuador

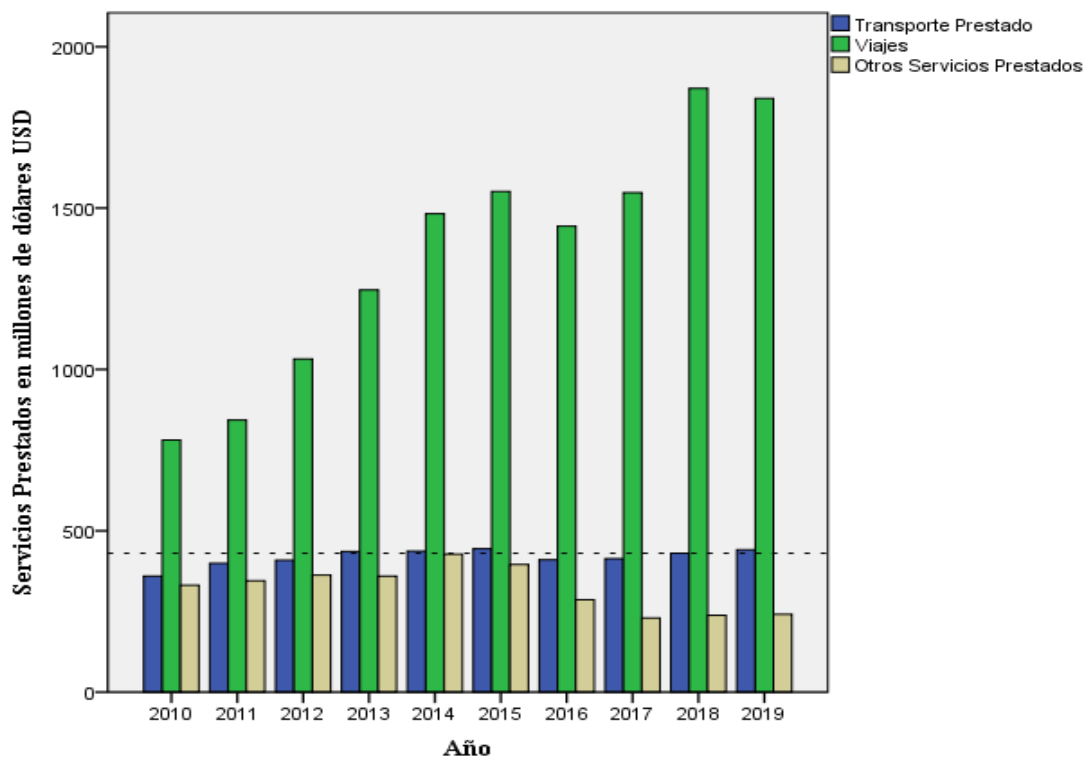
El Ministerio de Finanzas y el Banco Central del Ecuador dividen a la cuenta de servicios en la Balanza de Pagos en: a) Servicios Prestados y b) Servicios Recibidos para tener un mayor control y regulación de las diferentes actividades que realizan las empresas que se encuentran en este sector.

Dentro de la cuenta de Servicios Prestados se subdivide en: a) transporte, b) viajes y c) otros servicios las cuales presentan los siguientes movimientos durante el período de estudio:

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transporte terrestre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fletes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Viajes	781,35	843,37	1032,52	1246,18	1482,13	1551,39	1443,60	1548,07	1871,11	1839,81
De negocios	201,73	217,74	266,57	321,73	382,65	400,53	372,70	399,67	483,08	474,99
Personales	579,62	625,63	765,95	924,44	1099,48	1150,86	1070,89	1148,39	1388,03	1364,81
Otros servicios	331,09	345,18	362,77	359,36	427,11	395,66	286,45	229,46	238,28	241,07
Servicios de comunicaciones	161,90	159,55	143,85	125,70	110,54	88,38	66,09	42,33	31,15	9,94
Servicios de construcción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servicios de seguros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servicios financieros	-	-	-	-	95,78	97,82	41,03	37,95	58,47	80,93
Servicios de informática y de información	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regalías y derechos de licencia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros servicios empresariales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servicios personales, culturales y recreativos	66,43	82,02	99,96	109,51	99,30	73,65	42,85	19,78	9,89	7,18
Alquiler de películas, videos, etc.	33,88	41,83	50,98	55,85	50,64	37,56	21,85	10,09	5,04	3,66
Espectáculos públicos (artistas)	17,93	22,15	26,99	29,57	26,81	19,88	11,57	5,34	2,67	1,94
Suscripciones de prensa, periódicos y revistas	7,97	9,84	12,00	13,14	11,92	8,84	5,14	2,37	1,19	0,86
Otros	6,64	8,20	10,00	10,95	9,93	7,36	4,28	1,98	0,99	0,72
Servicios del gobierno	102,77	103,61	118,96	124,15	121,49	135,81	136,48	129,40	138,77	143,02

Figura 8

Servicios Prestados en el Ecuador 2010 - 2019



La cuenta de viajes ha destacado en los servicios prestados por el Ecuador durante los años de indagación en donde se acentúan viajes personales o de óseo; para el año 2015 existe una variación de 19.67% con respecto al 2013 debido a que según el Ministerio de Turismo el país se hizo acreedor a más de 40 premios internacionales por manejo del turismo ecológico, histórico y degustación de una amplia gastronomía nacional con lo que se incrementó la visita de turistas internacionales (Ministerio de Turismo, 2015).

La campaña "Ecuador es Potencia Turística y *All You Need Is Ecuador*" le dejaron al país en el 2018 alrededor de \$ 1388 millones de dólares gracias al crecimiento sostenido de turistas. En el 2018 ingresaron 2.4 millones de personas al Ecuador, es decir, 51% más que el año 2017 y esto se debe a la dinamización de los indicadores del turismo y la masiva entrada de ciudadanos

venezolanos a territorio ecuatoriano. Actualmente el turismo es la tercera fuente de ingresos no petroleros que tiene el Gobierno Nacional después del banano y camarón (Ministerio de Turismo, 2019).

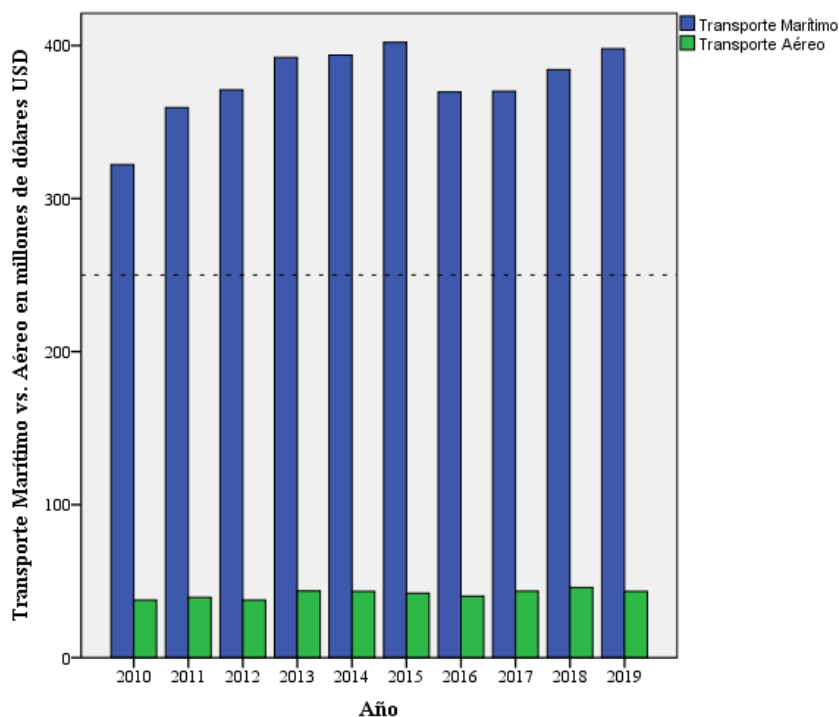
El Ecuador presta otros servicios que en su gran mayoría no son controlados en la Balanza de Pagos, pero las cuentas que más dinero generan al país es la comunicación y los servicios de gobierno entre las cuales se prestan: publicidad, difusión de comunicados, impresión de informes, cedulación, validación de certificados, planes de desarrollo, entre otros. Para el 2019 se generaron \$ 241 millones de dólares de los cuales el 60% corresponde a servicios prestados por el gobierno (Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información, 2019).

El transporte es el responsable de atribuirle a la cuenta nacional de la Balanza de Pagos el 17% de los ingresos entre los que se consideran el transporte marítimo y aéreo. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) la mejor alternativa para mover mercancías a precios competitivos es la marítima, razón por la cual la mayor parte del comercio mundial es transportado por esta vía (Informe Sobre el Transporte Marítimo, 2018).

El transporte prestado durante los últimos 10 años ha tenido un crecimiento promedio anual de 2% mientras que el aéreo del 1%; parece ser un aumento mínimo pero bajo las condiciones en las que operan las empresas que intervienen en el comercio internacional se ha podido lograr grandes hitos como: agilización del transporte internacional, ingreso de nuevas aerolíneas, incremento de buques con mayor número de TEU's, vuelos con precio más competitivos, servicio de calidad, personal capacitado, adquisición de softwares que permiten reducir tiempo y generación de procesos más eficientes y eficaces (Tenesaca & Hidalgo, 2019).

Figura 9

Transporte Marítimo vs. Transporte Aéreo Prestado



En el 2015 el transporte marítimo movilizó 17 millones de toneladas métricas aproximadamente bajo régimen de importación con un promedio de 300 naves mensuales. La mayor cantidad de mercancía llegó al Puerto de Guayaquil en donde se concentró el 32% de la carga seguido de la Terminal Petrolera de la Libertad con el 22% en donde se receiptan derivados del petróleo (Castro T. , 2016).

En el 2019 llegaron a los diferentes puertos marítimos del Ecuador un total anual de 4000 buques, un 6.27% más que el año 2018, llevando consigo cerca de 19 millones de toneladas métricas de carga de importación en 1'121955 TEU's (Aguirre, 2019).

Durante el período de estudio los servicios prestados en el transporte marítimo han aportado a la balanza de pagos cerca de \$ 670 millones de dólares en donde se han pagado derechos portuarios, servicios de carga y descarga, comisiones y agenciamiento de aduana.

El transporte aéreo contribuyó con \$ 36 millones de dólares a la balanza de pagos en donde se consideraron derechos portuarios, carga y descarga de mercancías y diferentes comisiones en el 2019 se recibieron cerca de 2800 frecuencias de vuelos cargueros con capacidad de 12 y 17 toneladas métricas. Para el 2014 se importaron 44 mil toneladas métricas de carga en donde el 77% arribó al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y el 21% lo hizo en el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo ubicado en Guayaquil, el 2% restante lo hizo en el Aeropuerto de Latacunga (Ecuador en Cifras, 2015).

Para el 2019 se importaron 46 mil toneladas métricas de mercancía en donde el 74% llegó al aeropuerto de Quito, el 23% a Guayaquil y el 3% a Latacunga. Este año el país sumó 69 frecuencias internacionales y 23 nacionales con la participación de aerolíneas como: a) Aeroméxico, b) Wingo, Plus, c) Inter jet, d) Air France, e) Air Canadá con lo que los precios fueron más competitivos y aumentó la calidad del servicio (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2020).

2.4.3. Servicios Recibidos en el Ecuador

La cuenta de Servicios Recibidos se subdivide en las mismas cuentas que los servicios prestados con la finalidad de contrastar la información, por lo tanto, se clasifica en: a) transporte, b) viajes y c) otros servicios y se presentan de la siguiente manera:

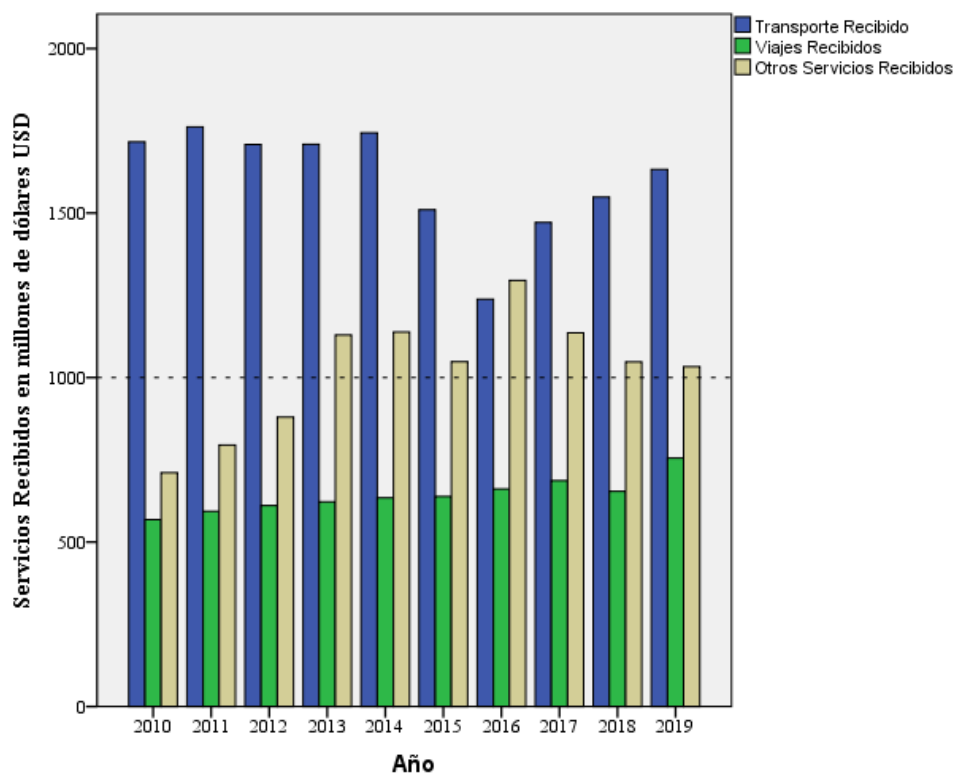
Tabla 10*Servicios Recibidos en el Ecuador período 2010 – 2019 en USD*

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Servicios recibidos	2994,67	3150,17	3198,35	3460,94	3516,97	3196,56	3194,34	3294,18	3250,22	3421,24
Transportes	1716,17	1761,66	1708,39	1708,94	1743,92	1510,10	1238,16	1471,43	1548,63	1632,70
Transporte marítimo	1166,21	1146,85	1070,23	1040,82	1084,89	874,15	613,50	797,31	869,33	904,59
Pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fletes	1089,63	1071,64	999,83	972,35	1013,72	816,66	573,31	745,00	812,37	844,11
Otros	76,58	75,21	70,40	68,47	71,18	57,49	40,19	52,32	56,96	60,48
Derechos portuarios	17,97	17,65	16,52	16,06	16,70	13,49	9,43	12,27	13,37	14,19
Carga y descarga	17,78	17,46	16,34	15,89	16,52	13,34	9,33	12,14	13,22	14,04
Comisión y agenciamiento	13,36	13,12	12,28	11,94	12,41	10,03	7,01	9,12	9,93	10,55
Alojamiento, alimentación de tripulación	14,51	14,25	13,34	12,97	13,49	10,89	7,62	9,91	10,79	11,46
Otros (fletamentos menos 1 año, con tripulación)	12,97	12,74	11,92	11,60	12,06	9,74	6,81	8,86	9,65	10,24
Transporte aéreo	490,63	550,76	563,69	604,09	594,29	588,62	579,57	622,81	625,76	676,53
Pasajeros	295,26	322,87	333,02	365,74	355,30	355,30	372,91	398,73	389,20	439,75
Fletes	117,58	145,69	146,50	143,61	148,86	142,40	111,06	122,54	136,77	129,38
Otros	77,79	82,21	84,17	94,74	90,13	90,92	95,60	101,54	99,79	107,39
Derechos portuarios	20,05	21,19	21,70	24,42	23,23	23,44	24,64	26,17	25,72	27,68
Carga y descarga	20,19	21,34	21,85	24,59	23,40	23,60	24,81	26,36	25,90	27,87
Comisión y agenciamiento	12,72	13,45	13,77	15,50	14,74	14,87	15,64	16,61	16,32	17,56
Alojamiento, alimentación de tripulación	12,86	13,59	13,92	15,66	14,90	15,03	15,81	16,79	16,50	17,76
Otros (fletamentos menos 1 año con tripulación)	11,96	12,64	12,94	14,57	13,86	13,98	14,70	15,61	15,35	16,51

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transporte terrestre	59,33	64,04	74,47	64,04	64,74	47,33	45,08	51,31	53,53	51,58
Pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fletes	59,33	64,04	74,47	64,04	64,74	47,33	45,08	51,31	53,53	51,58
Otros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Viajes	568,09	593,66	610,59	622,47	634,55	638,61	661,15	686,73	654,20	755,36
De negocios	154,16	161,10	165,69	168,92	172,20	173,30	179,00	186,76	178,51	202,73
Personales	413,93	432,56	444,90	453,55	462,35	465,31	482,15	499,96	475,69	552,63
Otros servicios	710,41	794,86	879,37	1129,52	1138,49	1047,85	1295,03	1136,03	1047,40	1033,18
Servicios de comunicaciones	23,63	18,99	15,58	13,25	10,19	9,38	7,70	7,43	8,23	6,34
Servicios de construcción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servicios de seguros	213,96	289,65	324,92	412,81	383,02	240,94	480,37	462,94	436,21	546,05
Servicios financieros	18,76	22,17	46,24	13-0,11	143,13	206,64	219,09	131,78	169,63	144,53
Servicios de informática y de comunicación	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regalías y derechos de licencia	54,05	65,76	90,47	125,98	110,56	72,46	46,32	29,62	18,94	12,79
Otros servicios empresariales	172,25	100,61	77,39	79,81	82,31	84,87	87,52	78,46	68,70	64,06
Servicios personales, culturales y recreativos	168,16	187,58	209,96	236,81	270,35	310,49	333,25	324,08	256,04	182,92
Alquiler de películas, videos, etc.	134,53	150,06	167,96	189,45	216,28	248,39	266,60	259,26	204,83	146,33
Espectáculos públicos (artistas)	22,42	25,01	27,99	31,57	36,05	41,40	44,43	43,21	34,14	24,39
Suscripciones de prensa, periódicos y revistas.	11,21	12,51	14,00	15,79	18,02	20,70	22,22	21,61	17,07	12,19
Servicios del gobierno	59,59	110,10	114,82	130,75	138,93	123,06	120,78	101,74	89,66	76,50

Figura 10

Servicios prestados en el Ecuador período 2010 – 2019



El transporte recibido ha sido la cuenta que más ha destacado durante el período 2010 – 2019 ya que las exportaciones aumentaron en un promedio anual 4% durante este rango de tiempo, en el 2014 se recibió \$ 1743 millones de dólares referente a transporte de carga marítimo y aéreo de personas y/o mercancías.

Según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2015) se movilizaron cerca de 32 millones de toneladas métricas de mercancías por los principales puertos marítimos de país. El Terminal Petrolero de Balao concentra el 71% de las exportaciones seguido del Puerto de Guayaquil con 16% y el Puerto de Bolívar con el 5%.

En el 2014 se movilizaron cerca de 890 mil TEU's de los cuales el 62% salieron del Puerto de Guayaquil bajo el régimen de exportación y el 31% se almacenaron en los terminales de puerto

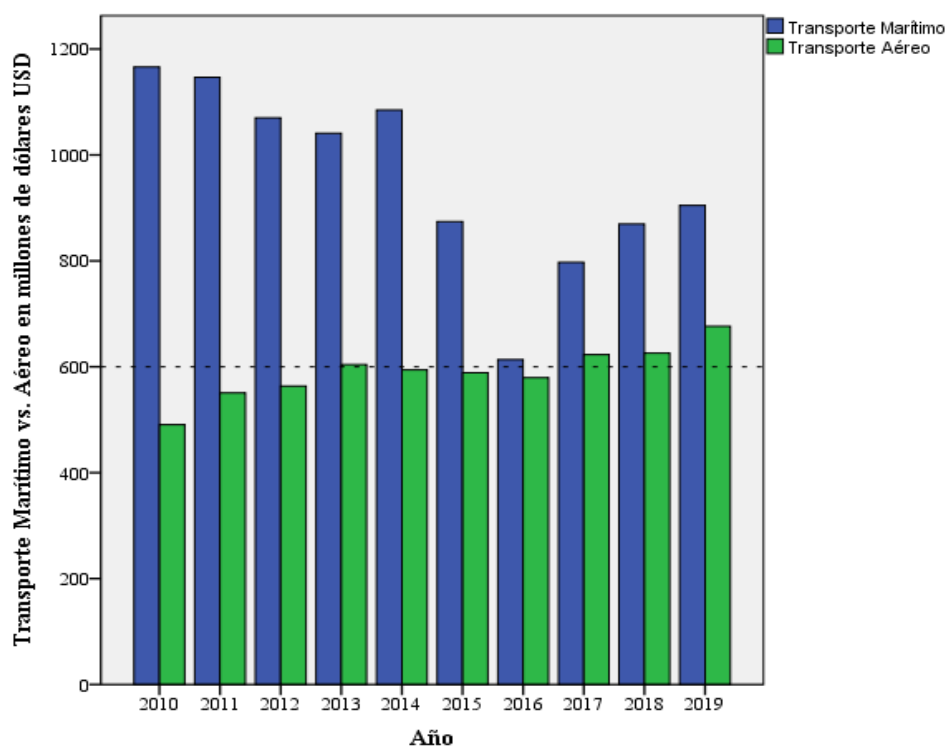
habilitados en donde se comisionan derechos portuarios, agenciamiento, bodegaje, fletamentos, y tarifas por carga y descarga de mercancía (Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático, 2015).

En el 2016 se redujo la cantidad de carga que se movilizó por los diferentes puertos del país debido a que cayó el precio del barril del petróleo impactando a las exportaciones en 8% y la contracción de las importaciones en 24% razón por la cual existe superávit este año por la disminución de la salida de divisas.

Pese a que el petróleo redujo su precio en el mercado fue el principal producto de exportación teniendo un 30% de participación seguido del camarón y banano con 27% y 26.5% respectivamente (El Universo, 2017).

Figura 11

Transporte Marítimo vs. Transporte Aéreo Recibido



La cuenta de otros servicios aporta con 30% del total de servicios recibidos en donde las prestaciones personales, culturales y recreativas generan \$ 247 millones de dólares, el alquiler de bienes muebles e inmuebles con \$ 198 millones y los servicios gubernamentales con \$ 106 millones de dólares.

Los viajes personales y de trabajo tuvieron un crecimiento sostenido de 3% promedio anual en donde los principales destinos fueron: a) Estados Unidos, b) Panamá, c) Colombia y d) Europa.

Para mejorar la calidad del transporte del Ecuador el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) creó en el año 2013 un Plan Estratégico de Movilidad (PEM) con visión al 2037 en donde se establecen bases para el desarrollo del país en el sector logístico y de transporte (Armijos, 2017).

En la logística nacional lo que busca el plan a largo plazo es contar con siete plataformas logísticas que serán ubicadas a lo largo de Quito, Santo Domingo, Cuenca, Loja y Guayaquil, cuatro centros logísticos distribuidos en San Miguel, Rumichaca, Macará y Huaquillas, establecimiento de Zonas de Actividad Logística (ZAL) en el puerto de Manta y Guayaquil, un puerto seco en Latacunga y un Centro Logístico Industrial Petrolero (CLIP) en Esmeraldas con lo que los tiempos en logística nacional e internacional se verán reducidos en 40% (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2013).

Tabla 11*Distribución del Transporte Terrestre según PEM*

Elemento	Ubicación	Instalaciones	Servicios
Zona de Actividad Logística (ZAL)	Guayaquil Manta	Almacén general Almacén frigorífico Almacén aduanero	Almacenaje Distribución Consolidación Desconsolidación
Plataforma Logística (PL)	Guayllabamba Sangolquí Chongón Santo Domingo Cuenca Loja	Patio de contenedores Laboratorio de control Hoteles Instalaciones de Seguridad Servicios generales y oficinas Parking	Controles de calidad para importaciones y exportaciones Inspección Embalaje, empaque Talleres, parking
Centro Logístico en Frontera (CLF)	Rumichaca San Miguel Macará Huaquillas	Talleres Equipos de carga, descarga y manipulación	Depósito de contenedores vacíos Bancos Centro de formación
Puerto de Carga Seca	Latacunga	Patio de contenedores Instalaciones de seguridad Equipos de carga, descarga y manipulación	Patio de contenedores Limpieza y reparación Servicios de Seguridad
Centro Logístico Industrial Petrolero (CLIP)	Esmeraldas	Tuberías y bombas para carga y descarga Depósito de crudos y refinados Conexión de refinerías Centro de investigación de energías	Exportación de crudos y derivados Distribución de crudos, gasolina I+D+i

Con la culminación del plan el Ecuador contará con conexión total del país por medio de vías urbanas y rurales interconectadas entre sí con más de 12000 km de red vial con capacidad para el movimiento y traslado de mercancías con una velocidad promedio de 100 km/h.

En cuanto al transporte marítimo y fluvial el plan prevé tener dos puertos estatales para el uso de cruceros internacionales, marina deportiva, cabotaje, etc., ocho puertos que manejen el tráfico nacional e internacional de mercancías y pasajeros, seis puertos fluviales internacionales en la Amazonia, 6 puertos fluviales con 150km navegables y la consolidación del proyecto Manta

– Manaos con un tiempo promedio de 44 días de tránsito y 15 días para pasajeros con un velocidad de 4 nudos por hora.

Tabla 12

Distribución del Transporte Marítimo y Fluvial según PEM

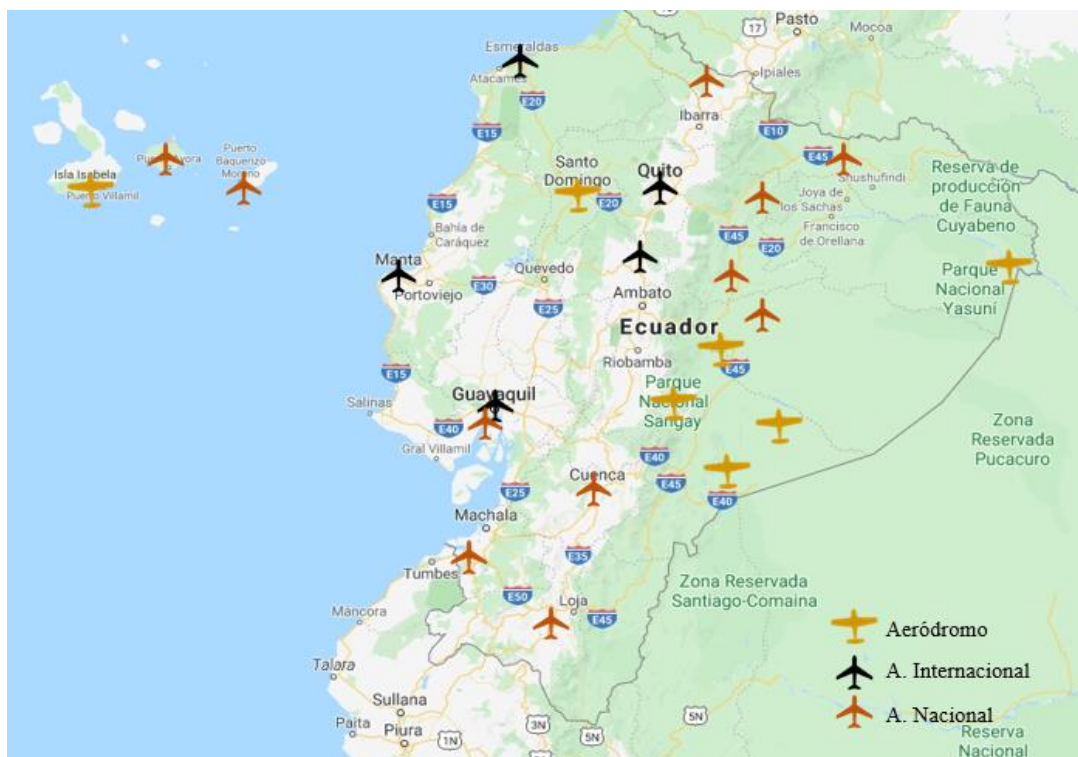
Sistema Marítimo - Portuario y Fluvial		Estructura de Responsabilidad de la gestión	
Autoridad Portuaria	Puertos estatales de Gestión Directa	Marinas Deportivas	Puertos Fluviales
Servicio a las naves			
Atraque			
Practicaje	Servicio de Carga		
Remolque	Auto prestación		
Amarre			
Servicio de Carga		Servicio Comercial	Servicio Comercial
Carga		Talleres	Suministros
Descarga	Servicio Comercial	Suministros	
Almacenaje	Logística	Club náutico	
Servicio Comercial	Talleres		
Logística	Suministros		
Talleres			
Suministros			
Servicios Básicos			
Calado			
Obras de Abrigo			
Control Ambiental			
Seguridad			
Amarre			
Suministros			

Para el 2037 se espera que en el transporte aéreo cumplan con varias metas, algunas de ellas ya se han concluido, pero con resultados muy poco esperados. En el espacio aéreo se deben integrar 22 aeropuertos; cinco internacionales ubicados en Quito, Guayaquil, Esmeraldas, Manta y Latacunga, diez nacionales en Salinas, San Cristóbal, Santa Rosa, Baltra, Catamayo, Coca, Cuenca, Tena, Tulcán, Lago Agrio y Jumandy, siete aeródromos verdes localizados en Santo Domingo, Shell, Macas, Taisha, Morona, Isabela y Nuevo Rocafuerte. Estos aeropuertos tendrán una fuerte promoción para que puedan potenciar el turismo nacional, desarrollo de

comunidades indígenas y crecimiento económico de provincias que generalmente han sido olvidadas.

Figura 12

Aeropuertos Internacionales, Nacionales y Aeródromos



La visión del transporte ferroviario es a mediano plazo y se espera que tenga rutas entre Quito y Guayaquil transportando personas y mercancías en vías no homologables de alta velocidad que tengan acceso a los terminales de puerto para carga y descarga de suministros, mercancías y poder reparar las unidades que podrían recorrer 300km en promedio.

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LA BALANZA DE PAGOS DE BRASIL

3.1. La Balanza de Pagos desde la perspectiva brasileña

La República Federativa de Brasil es el quinto país más grande de todo el mundo y su economía es considerada líder en América Latina debido a que la mayor parte de su sustento está centrada en la industria, agricultura y exportaciones (EcuRed, 2020).

Brasil forma parte de varios bloques económicos los que permiten aumentar su participación en mercados internacionales, entre los más importantes se puede hacer mención a los BRICS que son un grupo económico conformado por: a) Brasil, b) Rusia, c) India, d) China y e) Sudáfrica los cuales son considerados las principales economías emergentes del mundo.

También es participe de otros grupos o foros internacionales como: a) Mercado Común del Sur (MERCOSUR), b) Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), c) la Comunidad de Estados Americanos y del Caribe (CELAC), y d) los G20 (EcuRed, 2020).

Brasil es miembro fundador de las Naciones Unidas, por lo tanto, tiene participación en todos sus organismos, tiene cooperación directa sobre los ámbitos financieros del Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y la Organización Mundial del Comercio, así como también del Banco Interamericano de Desarrollo (Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2019).

En el año 2019 empezó el nuevo gobierno encabezado por el presidente Jair Bolsonaro con una política exterior extrema y conservadora lo que llevaría al país a seguir fortaleciendo sus relaciones con países como Estados Unidos o Israel que son potentes socios comerciales.

El principal socio comercial de Brasil es la Unión Europea debido a que en el año 2007 se firmó el Acuerdo de Asociación Estratégica UE – Brasil promoviendo la inversión y desarrollo de

los sectores estratégicos de la economía brasileña (Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2019).

3.2. Desarrollo y evolución económica de Brasil

Brasil ha tenido en comparación a los demás países de América Latina el mayor porcentaje de crecimiento económico, razón por la cual percibe el mayor porcentaje de inversión extranjera de Latinoamérica. Su crecimiento económico sostenido por más de 20 años le ha permitido categorizarse como un país de economía emergente (Herrera, 2015).

Tabla 13

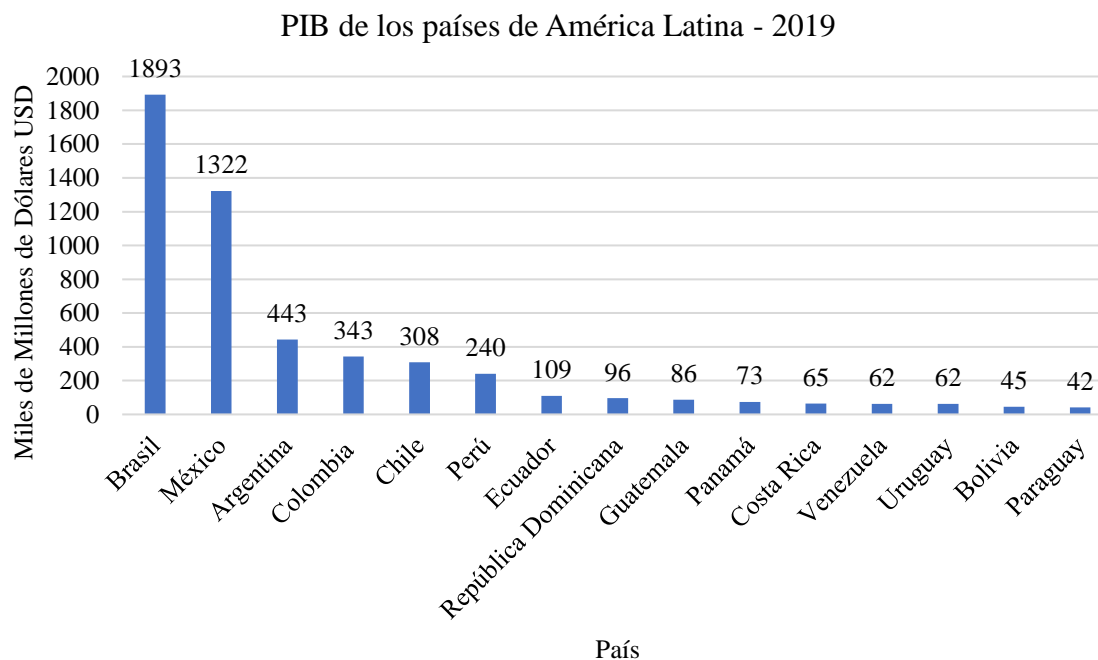
Producto Interno Bruto de Latinoamérica período 2019 en USD

Número	País	PIB (nominal)
1	Brasil	1893010
2	México	1322489
3	Argentina	443249
4	Colombia	343177
5	Chile	308588
6	Perú	240175
7	Ecuador	109444
8	República Dominicana	96291
9	Guatemala	86397
10	Panamá	73369
11	Costa Rica	65179
12	Venezuela	62921
13	Uruguay	62917
14	Bolivia	45253
15	Paraguay	42826

Como se denota en la tabla 13, Brasil posee el mayor PIB a nivel de Latinoamérica dado que a lo largo de los años generó un modelo económico que estimula las exportaciones y disminuye las importaciones generando así nuevas fuentes de ingresos en su Balanza de Pagos como la prestación de servicios, el turismo y las exportaciones (Herrera, 2015).

Figura 13

PIB de los países de América Latina año 2020



Dentro de su historia Brasil se ha desarrollado bajo un régimen de apoyo a sus industrias debido a que las ha considerado como el punto central para el crecimiento de la economía, razón por la cual estableció estrategias que permitan crecer a las pequeñas y medianas empresas dentro de un entorno favorable que priorice sus necesidades y permita internacionalizar a las corporaciones y sus capitales (Herrera, 2015).

La industrialización dirigida por el Estado Brasileño presenta tres características distintivas que son: 1) el foco creciente de la industrialización como eje del desarrollo, 2) la ampliación significativa de las esferas de acción del estado en la vida económica y social y 3) orientación hacia el mercado interno a partir de la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) o crecimiento endógeno (Herrera, 2015).

El papel estatal se enfocó principalmente en el desarrollo de infraestructuras, creación de bancos de desarrollo y de comercio, diseño de mecanismos para direccionar créditos obligando a las instituciones financieras privadas a otorgar préstamos a los sectores prioritarios, se forzó la protección a la empresa privada nacional mediante la concesión prioritaria de contratos gubernamentales, se realizó la intervención en el mercado agrícola y el desarrollo urbano, todo esto dentro de un conjunto de políticas favorables para el desarrollo de la industria brasileña (Herrera, 2015).

Las empresas nacionales que aprovecharon efectiva e inteligentemente la industrialización contaron con el apoyo estatal en el marco de la planificación política, económica y social, por lo que posteriormente ocuparon un lugar importante en el mercado local nacional y luego como competidoras eficientes respecto a las multinacionales, resultando así su internacionalización y dejando de ser únicamente manufactureras sino también prestadoras de servicios.

La balanza de pagos de Brasil ha ido dando resultados significativos a lo largo de los años, por lo que presenta varias cuentas contables que influyen en el resultado fiscal y permiten un mayor control de las transacciones que tienen sus diferentes sectores económicos.

Tabla 14

Balanza de Pagos Brasil 2010 – 2019

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transacciones corrientes	-79014,2	-76287,89	-83800,05	-79792,15	-101431,1	-54472,24	-24009,11	-7234,97	-14509,29	-6998,98
Balanza comercial - Balanza de pagos	18491	27625,04	17419,62	388,58	-6629,25	17654,68	45036,96	64028,17	53587,39	53241,55
Exportaciones	201324,1 1	255505,8 2	242283,2 4	241577,2 9	224097,7 6	190076,8 7	184452,9	217242,6 7	239034,0 1	210806,8 3
Importaciones	182833,1 1	227880,7 8	224863,6 2	241188,7	230727,0 1	172422,1 9	139415,9 4	153214,5 1	185446,6 3	157565,2 8
Servicios	-30156,3	-37166,44	-40168,16	-46372,19	-48106,8	-36915,47	-30446,78	-33850,42	-33950,32	-35486,59
Viajes	-10704,35	-14707,13	-15660,66	-18554,33	-18724,17	-11512,87	-8473,11	-13192,42	-12346,01	-12147,72
Transporte	-6138,2	-7962,22	-8397,97	-9375,8	-8696,5	-5664,21	-3730,51	-4975,2	-6154,21	-4959,69
Alquiler de Equipos	-13718,15	-16682,33	-18736,47	-19056,21	-22628,8	-21531,91	-19505,6	-16837,97	-15031,79	-19003,42
Otros Servicios	404,4	2185,24	2626,94	614,15	1942,67	1793,52	1262,45	1155,17	-418,31	624,25
Ingresos Primarios	-70244,85	-69730,79	-63889,16	-37491,64	-49420,04	-37962,67	-41543,56	-40044,97	-36668,03	-27367,45
Compensación de empleados	498,49	566,61	511,33	510,88	356,71	349,23	290,49	284,14	248,19	197,46
Interés	-11993,02	-14448,41	-16630,2	-19323,74	-21420,67	-22853,87	-22928,62	-24502,18	-19969,74	-25857,42
Ganancias y dividendos	-58750,31	-55849	-47770,29	-18678,78	-28356,08	-15458,03	-18905,43	-15826,93	-16946,49	-1707,48
Ingresos Secundarios	2895,95	2984,31	2837,64	3683,09	2724,98	2751,22	2944,26	2632,25	2521,68	2613,5

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Cuenta de Capital	242,05	255,79	207,91	322,25	231,48	461,16	273,77	379,37	439,6	431,89
Cuenta Financiera	-69949,63	-80511,6	-83039,94	-78626,42	-96586,57	-51176,76	-10259,44	-442,84	-7742,03	2022,25
Inversiones - activos	71840,64	35001,6	33326,42	62930,31	74073,19	43504,04	47285,03	68242,69	73214,6	66077,9
Inversión directa en el exterior	26763,01	16067,12	2083,26	15643,5	20606,85	3133,98	14693,48	19352,39	14060,36	12357,89
Activos bancarios	-599,38	-5200,36	3786,74	3428,16	-1435,44	-1086,86	-1695,53	-6677,62	-1172,65	-3034,03
Otros activos	45677	24134,84	27456,42	43858,65	54901,77	41456,92	34287,07	55567,93	60326,89	56754,03
Inversiones - pasivos	191002,9 2	174147,1 8	135241,2 8	135519,8 9	183060,5 9	99699,27	65813	74483,63	86637,76	53028,8
Inversión directa en el país	82389,93	102427,2 3	92568,38	75211,03	87713,99	60334,05	73377,91	70257,76	88318,89	70895,7
Total de acciones	37671,28	7173,95	5601,76	11126,37	11492,92	9786,87	11039,83	5673,54	-5634,19	-3578,61
Títulos negociados en el mercado interno	17515,74	5250,02	11373,35	30961,89	27068,46	16717,54	-26663,77	-5066,3	-4348,29	-9303,79
Préstamos y valores LP negociados en el mercado extranjero	30061,97	47651,5	18729,63	2503,88	21582,72	-3572,91	-15691,57	-5658,97	-7355,83	-22237,88
Ingresos	60612,86	82149	56309,53	60542,87	71183,73	72895,65	55240,13	58685,5	63588,97	60556,02
Títulos públicos	2817,96	1650	3867,41	4050	8966,98	54	3050,23	4072,13	2049,72	3277,86

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Títulos privados	22924,32	25457,62	13409,19	9975,55	11061,05	10431,82	7444,86	10201,95	10824,36	4722,36
Préstamos directos	10753,77	36867,87	27312,55	28173,98	33439,1	46349,22	25740,43	28987,8	36115,83	38152,2
Otros préstamos	24116,8	18173,5	11720,38	18343,34	17716,6	16060,61	19004,61	15423,62	14599,06	14403,59
Amortizaciones	30550,89	34497,5	37579,91	58038,99	49601	76468,56	70931,7	64344,47	70944,8	82793,9
Títulos públicos	5398,79	4140,01	3421,5	2860,43	3466,31	3471,69	1472,21	7403,7	328,89	2403,52
Títulos privados	9293,1	4745,94	7476,64	11990,47	11341,36	15151,96	12937,53	8895,67	11710,05	13410,32
Préstamos directos	4649,48	8657,62	13900,22	27285,01	19362,13	41023,14	39114,93	30875,48	39269,07	47345,74
Otros préstamos	11209,51	16953,93	12781,54	15903,09	15431,2	16821,76	17407,03	17169,61	19636,78	19634,31
Préstamos y valores de CP negociados en el mercado extranjero	27427,71	-3887,94	-4124,72	-145,65	24896,16	-6269,42	4383,92	-5294,07	5916,24	-1847,32
Otros pasivos	-4063,72	15532,43	11092,89	15862,37	10306,33	22703,13	19366,68	14571,68	9740,94	19100,7
Derivados	112,15	-2,83	-24,63	-110,35	1568,17	3449,7	-968,9	705,23	2753,45	2028,07
Reserva de activos	49100,5	58636,81	18899,55	-5926,49	10832,66	1568,77	9237,44	5092,87	2927,67	-13054,92
Errores y omisiones	8822,51	-4479,5	552,2	843,48	4613,05	2834,33	13475,9	6412,75	6327,66	8589,34

En el año 2012 se tuvo un aumento del déficit fiscal en las transacciones corrientes de un 9.85% atribuido a la caída de la demanda de los productos brasileños y al gasto de los turistas nacionales en el exterior (La Información, 2013). Mientras que en el año 2014 las transacciones corrientes hicieron que incrementara el déficit en un 27.12% con respecto al año 2013 debido al mundial de fútbol que se celebró en Brasil, ya que sus gastos fueron desproporcionados en comparación a las supuestas ganancias que tenían previstas recibir. Las medidas optadas en el año 2015 hicieron que el déficit disminuyera en un 46.3% lo que causó que la economía se estabilice considerablemente.

3.3. Balanza de Servicios de Brasil

El sector de los servicios en Brasil se ha ido intensificando a lo largo de los años con las nuevas tecnologías que se han ido desarrollando y la globalización por lo que el país ha sido un referente para latinoamericano en el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (EFE, 2020).

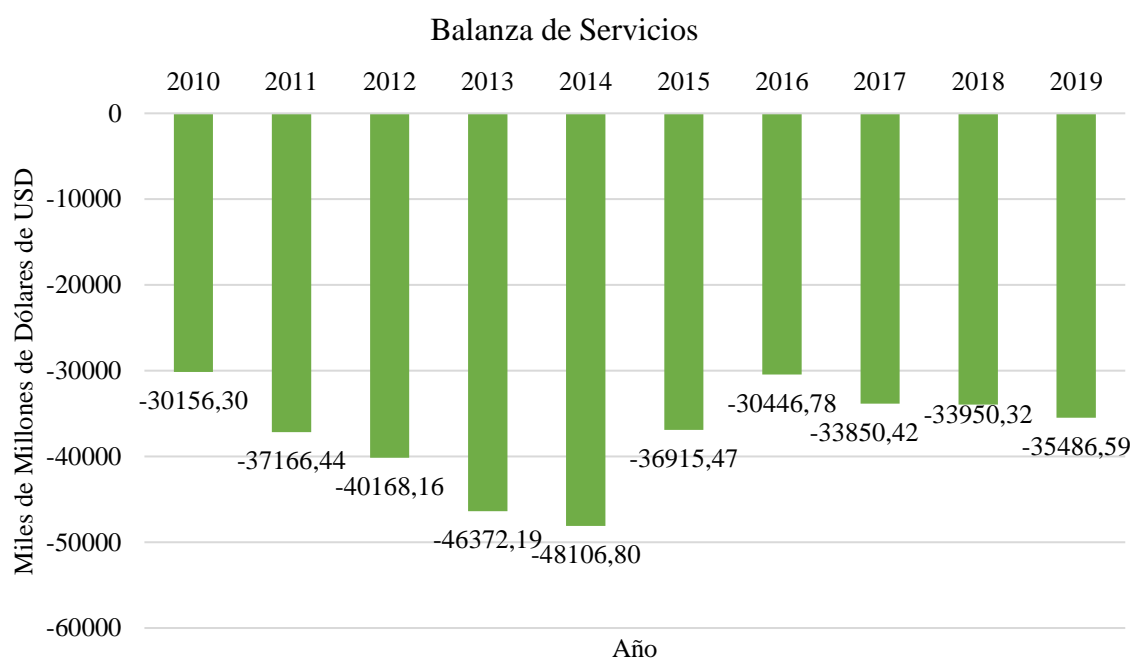
El crecimiento del sector de los servicios ha traído consigo un pequeño aumento en el volumen de empleos, por lo que en el año 2017 el mayor número de trabajadores formales se ubicó en este sector con el 1.4% según los datos de la Conferencia Nacionales de los Servicios (CNS).

Los servicios forman gran parte de las transacciones corrientes de la Balanza de Pagos brasileña presentando un histórico déficit durante los años de indagación. En el año 2014 ascendió en \$ 48 millones de dólares y en el 2016 decreció a \$30 millones de dólares debido a que en este año se abrieron cerca de 7800 empresas en el sector de servicios como respuesta a la recesión económica por parte de sus habitantes que buscaban nuevas fuentes de ingresos para sus familias.

Según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (2015) el sector de los servicios aporta con aproximadamente el 70% de sus ingresos el cual se vio fuertemente afectado en el año 2015 por la recesión económica en donde se tuvieron que cerrar cerca de 17000 establecimientos reduciendo así el PIB en 3.5%. Pese al cierre de empresas y establecimientos el sector de los servicios se redujo en 3.2% en comparación con el año anterior 2015 y se vio reforzado por las nuevas 7800 empresas que aportaron con ingresos brutos de 2.91% en comparación al 2015 (Xinhua, 2018).

Figura 14

Balanza de Servicios de Brasil 2010 – 2019



Podemos observar en la figura 14 cómo ha evolucionado la cuenta de servicios en la balanza de pagos, teniendo su mayor déficit en el año 2014; en el año 2019 el déficit fue de aproximadamente \$35486 millones de dólares ya que el sector de los servicios aumentó su productividad en 1.4% por el aumento del comercio y la dinamización de los diferentes sectores que forman parte de los servicios.

3.3.1. Cuenta de Transporte en la Balanza de Pagos

La cuenta de transporte en la balanza de pagos juega un papel fundamental en la obtención de ingresos para Brasil establecido diferentes parámetros para medir las modalidades de transporte, imponiendo su presencia en el comercio nacional e internacional, prestando y recibiendo este tipo de servicio.

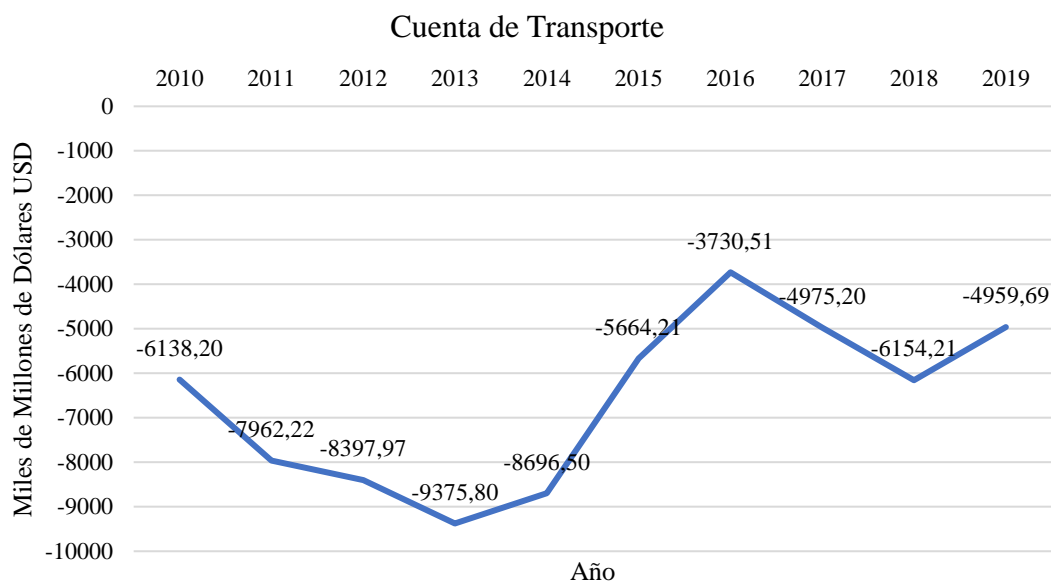
La cuenta de servicios se divide en: a) servicios de carga y descarga, b) transporte de pasajeros, c) almacenamiento y d) otros servicios de transportes que funcionan bajo diferentes modalidades ya sea: marítima, terrestre, aérea, fluvial y multimodal.

Tabla 15

Cuenta de Servicios Brasil 2010 – 2019

Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Servicios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	30156,30	37166,44	40168,16	46372,19	48106,80	36915,47	30446,78	33850,42	33950,32	35486,59
Ingresos	30671,53	36982,14	38816,27	38010,53	39965,34	33807,89	33300,29	34478,39	34022,50	34783,16
Gastos	60827,83	74148,58	78984,43	84382,71	88072,14	70723,37	63747,07	68328,80	67972,83	70269,74
Servicios de fabricación de insumos físicos pertenecientes a terceros	0,00	0,00	0,00	0,00	14,37	-1,61	1,45	5,18	2,69	4,75
Servicios de mantenimiento y reparación	6,09	-8,72	-11,38	-26,72	159,65	255,58	186,30	257,78	161,94	283,99
Transportes	-6138,20	-7962,22	-8397,97	-9375,80	-8696,50	-5664,21	-3730,51	-4975,20	-6154,21	-4959,69
Ingresos	4940,40	5834,01	5441,24	5455,56	5844,29	4956,07	5057,81	5790,10	5879,66	5663,15
Gastos	11078,60	13796,23	13839,21	14831,36	14540,80	10620,28	8788,33	10765,30	12033,87	10622,84
Pasajeros	-2657,33	-3531,29	-3723,26	-3948,52	-3869,74	-2588,92	-1981,91	-3623,69	-3560,61	-3196,81
Ingresos	260,86	275,00	245,36	309,69	561,72	410,38	588,97	365,82	402,83	515,76
Gastos	2918,19	3806,29	3968,62	4258,21	4431,46	2999,30	2570,88	3989,51	3963,43	3712,57
Fletes	-2624,78	-3386,67	-3437,39	-3859,31	-3694,13	-2551,08	-1801,82	-1824,85	-2335,29	-1966,47
Ingresos	1983,40	2244,72	2121,22	2111,58	1969,27	1682,46	1631,67	1932,50	2169,77	1849,67
Gastos	4608,18	5631,39	5558,61	5970,89	5663,40	4233,54	3433,48	3757,35	4505,06	3816,14
Otros Servicios de Transporte	-856,10	-1044,26	-1237,32	-1567,97	-1132,64	-524,21	53,21	473,34	-258,31	203,59
Ingresos	2696,14	3314,29	3074,67	3034,29	3313,30	2863,23	2837,17	3491,78	3307,06	3297,72
Gastos	3552,23	4358,55	4311,98	4602,26	4445,94	3387,45	2783,96	3018,43	3565,37	3094,13
Viajes	-	-	-	-	-	-	-8473,11	-	-	-
	10704,00	14707,00	15660,00	18554,00	18724,00	11512,00	-8473,11	13192,42	12346,01	12147,72

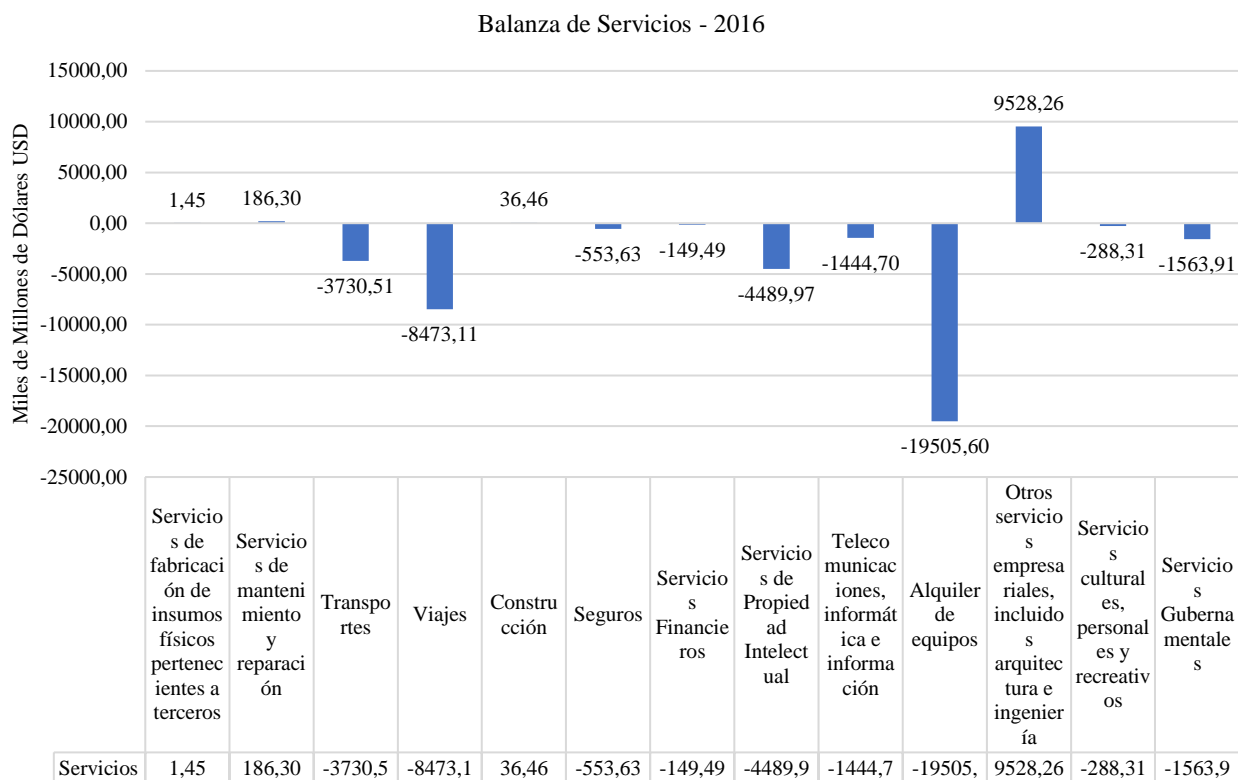
Cuentas	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Construcción	0,00	0,00	0,00	0,00	266,77	46,26	36,46	13,01	5,83	56,05
Seguros	-1112,73	-1212,49	-994,22	-1076,14	-782,66	-333,43	-553,63	-670,61	-735,65	-433,69
Servicios Financieros	208,16	843,10	774,39	1308,46	183,58	-281,95	-149,49	-24,61	295,75	-123,43
Servicios de Propiedad Intelectual	-3036,14	-3446,82	-3921,74	-4198,73	-5547,56	-4669,38	-4489,97	-4569,66	-4098,36	-4988,52
Telecomunicaciones, informática e información	-3163,92	-3714,37	-4024,75	-4500,60	-2223,75	-1768,15	-1444,70	-1673,16	-2037,40	-1184,35
Alquiler de equipos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros servicios empresariales, incluidos arquitectura e ingeniería	13718,15	16682,33	18736,47	19056,21	22628,80	21531,91	19505,60	16837,97	15031,79	19003,42
Servicios culturales, personales y recreativos	6968,74	8731,21	9473,44	8326,36	12651,11	10250,38	9528,26	9602,06	7899,46	9967,54
Servicios Gubernamentales	2022,35	2383,67	2741,21	2442,75	-1540,88	-659,12	-288,31	-550,69	-464,25	-1649,56
	-1488,15	-1390,33	-1410,02	-1661,22	-1237,95	-1045,06	-1563,91	-1234,12	-1448,32	-1308,54

Figura 15*Cuenta de Transporte Brasil 2010 – 2019*

Como se puede apreciar en la figura 15, desde el 2010 al 2013 el déficit ha ido incrementado de manera notoria, siendo este último año su punto más bajo con \$9375 millones de dólares, esto principalmente porque durante ese tiempo la inflación se incrementó habiendo mayor movimiento corriente en el sector agropecuario, relegando de participación al sector de los servicios y a la industria (Corporativo, 2012). En el año 2016 se tuvo una notoria mejoría con un déficit de \$3730 millones de dólares debido al aumento de las empresas de servicios de transporte y sus filiales (Xinhua, 2018). Años más tarde el déficit aumentó debido a la poca sostenibilidad que se dio en el sector y el crecimiento desmedido de la competencia.

Figura 16

Cuenta de Servicios año 2016



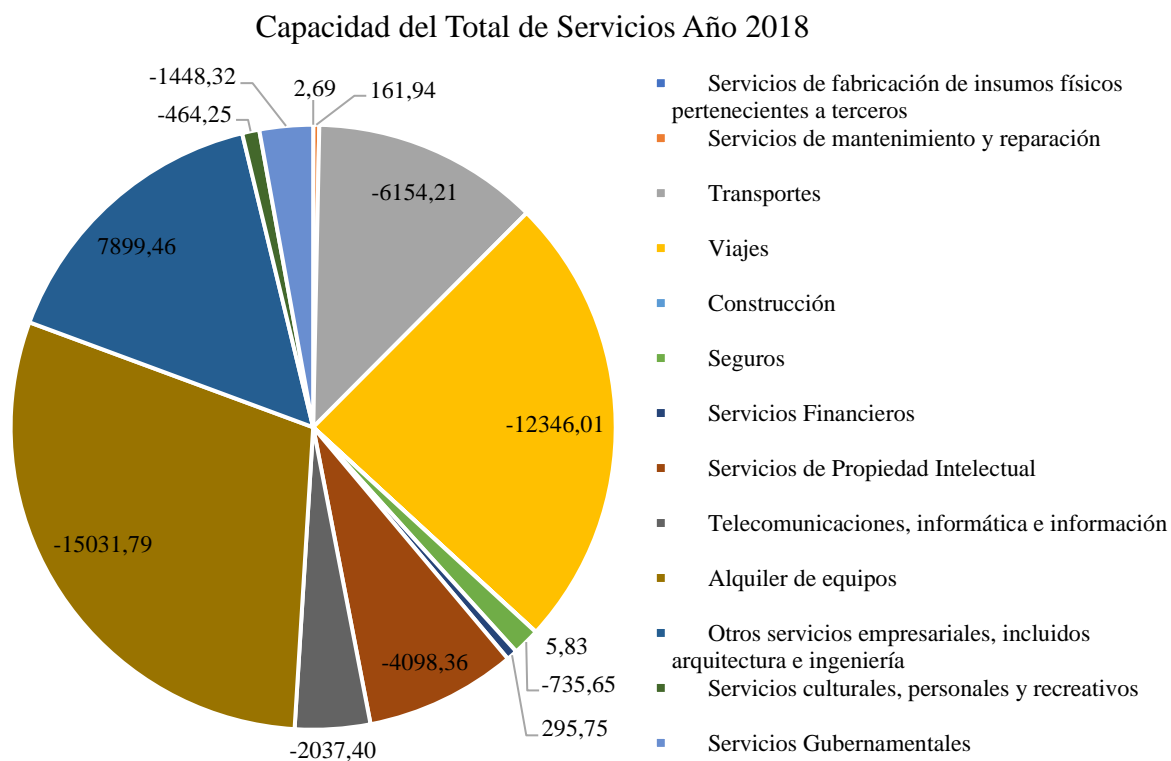
El año 2016 se crearon varias empresas como respuesta a la ya mencionada recesión económica y reducción del PIB del año 2015. La cuenta que más destaca es la de los servicios empresariales, incluidos la arquitectura e ingeniería debido a que en Brasil estas actividades son muy bien apreciadas por el nivel de industrialización, uso de tecnologías y profesionalismo con el que trabajan. Esta cuenta aportó con aproximadamente \$ 9528 millones de dólares en el 2016 y su crecimiento ha sido sostenido hasta el año 2019 donde aportó con cerca de \$ 10000 millones de dólares.

La cuenta con mayor déficit fiscal fue el Alquiler de Equipos sumando una deuda de \$ 19505 millones de dólares ya que al cerrar varias empresas dejaron de movilizar sus materiales, equipos de construcción, prefabricación y todos los servicios posteriores que se prestaba en esta

rama de la economía. La cuenta de alquiler de equipos representa el 30% de la balanza de servicios, seguida por los viajes con un 24%, y el transporte con apenas el 12%.

Figura 17

Capacidad total de los servicios brasileños año 2018



En el año 2018 el panorama fue distinto ya que el sector se redujo en 3.8% respecto al 2017. Las cinco principales actividades de servicios tuvieron grandes pérdidas económicas en donde se destacó el transporte terrestre y los servicios auxiliares como el correo los cuales registraron reducciones de 15 % y 9.5 % respectivamente (Brasil Economía, 2018). Otro hecho importante fue la paralización de los transportistas lo cual contribuyó a la caída de esta rama en 2.4% en los servicios vinculados al turismo durante el mes de mayo en comparación al mes de abril del 2018.

Son múltiples los servicios de transporte que ofrece Brasil por lo que es un referente logístico número uno a nivel de Latinoamérica, el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (2018) destaca los siguientes:

Tabla 16

Servicios de transporte en Brasil

Actividad Principal	Actividades Secundarias	Nomenclatura de Servicio	
AD4 - Transporte, servicios auxiliares de transporte y correo	AD41 - Transporte terrestre	14 - Transporte de pasajeros por ferrocarril	4912 - Transporte de pasajeros por ferrocarril
		15 - Transporte municipal por carretera de pasajeros, transporte en taxi, escuela y bajo régimen chárter	4921 - Transporte colectivo de viajeros por carretera, con ruta fija, municipal o metropolitana
			4923 - Transporte en taxi
			4924 - Transporte escolar
			4929 - Transporte público por carretera de pasajeros bajo chárter
	AD42 - Transporte por agua	16 - Trenes turísticos, teleféricos y similares	4950 - Trenes turísticos, teleféricos y similares
		19 - Transporte de mercancías por carretera	4930 - Transporte de carga en general
		20 - Transporte por tuberías	4940 - Transporte por tuberías
		32 - Transporte de viajeros por carretera interurbano, interestatal e internacional	4922 - Transporte colectivo de pasajeros por carretera, con itinerario fijo, interurbano, interestatal e internacional
		33 - Transporte ferroviario de mercancías	4911 - Transporte ferroviario de mercancías
AD42 - Transporte por agua	17 - Transporte de pasajeros por vías navegables	5022 - Transporte de pasajeros por vías navegables interiores en líneas regulares	
	21 - Transporte de larga distancia y costero	5011 - Transporte marítimo de cabotaje 5012 - Transporte marítimo de curso largo	

Actividad Principal	Actividades Secundarias	Nomenclatura de Servicio
AD43 - Transporte aéreo	22 - Transporte de carga por vías navegables interiores	5021 - Transporte terrestre de mercancías
	23 - Soporte de navegación	5030 - Navegación de apoyo marítimo y portuario
	27 - Transporte por cruce de navegación	5091 - Transporte por navegación de pasajeros y cruce de carga
	28 - Transporte por agua no especificado	5099 - Transporte de agua no especificado de otra manera
	18 - Transporte aéreo de pasajeros	5111 - Transporte aéreo regular o internacional de pasajeros
AD44 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	24 - Transporte de carga aérea	5112 - Transporte aéreo de pasajeros no programado
	24 - Transporte de carga aérea	5120 - Transporte aéreo de carga nacional o internacional
	25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5211 - Almacenamiento, almacenamiento y almacenamiento de bienes para terceros
	25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5212 - Carga y descarga
	25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5221 - Concesionarios para autopistas, puentes, túneles y servicios relacionados
	25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5222 - Gestión de terminales viales y ferroviarias
	25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5223 - Estacionamiento de vehículos
25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5229 - Actividades auxiliares de transporte terrestre no especificadas previamente	
25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5231 - Gestión de puertos y terminales	
25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5232 - Actividades de la agencia naviera	
25 - Almacenamiento, servicios auxiliares de transporte y correo	5239 - Actividades auxiliares del transporte acuático no especificadas anteriormente	

Actividad Principal	Actividades Secundarias	Nomenclatura de Servicio
		5240 - Operación de aeropuertos y campos de aterrizaje
		5250 - Actividades relacionadas con la organización del transporte de carga
		5310 - Actividades de correo nacional
		5320 - Bolsas y actividades de entrega

3.4. Desarrollo e infraestructura del Transporte en Brasil

La infraestructura en el sector del transporte se ha convertido en una prioridad en la política de inversión federal de Brasil, se estima que los costes logísticos aportan entre el 15% y el 18% del PIB en el país, casi el doble de la media de los países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

El índice de desempeño de las infraestructuras de transporte determina que Brasil cumple con el 54% de *benchmarking* internacional con seguridad del 30% en sus operaciones, actualmente la oferta de aeropuertos puntúa en el 94% con capacidad operativa de tan solo el 43%; la oferta de hidro vías navegables se situaba en el 26%, las conexiones intermodales en el 23%, la seguridad de las ferrovías se situaba en el 17% de la media internacional por lo que se elevan los costos del transporte en hasta 16 veces más que los países que forman parte de la OCDE, por lo que es necesario que Brasil triplique sus inversiones en infraestructuras para alcanzar la media internacional en costos de transporte.

Según la Empresa de Planificación y Logística (EPL) de Brasil, empresa pública que está contribuyendo en la planificación del sector, el déficit produce una necesidad de inversión mucho más grande que en los países ya desarrollados. Según datos gubernamentales se

proyecta una inversión de cerca de \$ 253000 millones de dólares para el desarrollo de infraestructura que acople varias modalidades de transporte y permita disminuir los costos y tiempos en este sector.

El Plan Nacional de Logística (PNL) es el que destaca entre los planes de desarrollo públicos en materia de infraestructuras, con el objetivo primordial de servir de fundamento para la planificación estratégica del sector. Consecuentemente, el gobierno ha puesto en marcha un ambicioso programa de “Asociaciones” (parcerías en portugués) para las inversiones. El Programa de Parcerías de Inversiones (PPI) conocido también como Avançar Parcerias, funciona con el único objetivo de recuperar el crecimiento económico a través del fomento de la inversión en infraestructuras y obras en una modalidad de concesiones. Este programa fue creado ante la necesidad del Gobierno Federal para reforzar la coordinación de las políticas de inversiones en infraestructura a través de alianzas con el sector privado.

El grado de desarrollo de las infraestructuras de transporte es diferente entre las distintas divisiones: Tenemos que el área aeroportuaria es la más desarrollada, con 6 aeropuertos otorgados a la iniciativa privada, con un ambicioso proyecto de licitación de 4 aeropuertos en: a) Porto Alegre, b) Salvador, c) Florianópolis y d) Fortaleza. También han obtenido un importante impulso las carreteras siendo estas utilizadas internamente para diversos fines de logística y gracias a múltiples concesiones al sector privado que van a permitir la construcción o duplicación de una importante red de carreteras en Brasil.

El sector portuario creció un 8.3% en el año 2017 el cual está compuesto por puertos públicos y terminales de uso privado, el movimiento de contenedores ha aumentado tanto en toneladas como en unidades TEU, se movilizaron cerca 106 millones de toneladas (un 6.1% superior al registrado en 2016), transportadas en 9.3 millones de TEU (aumento del 5.7%), y

siendo la carga que presentó un mayor incremento del 10,3% fue la de granel sólido, moviendo un total de 695,4 millones de toneladas en el 2016.

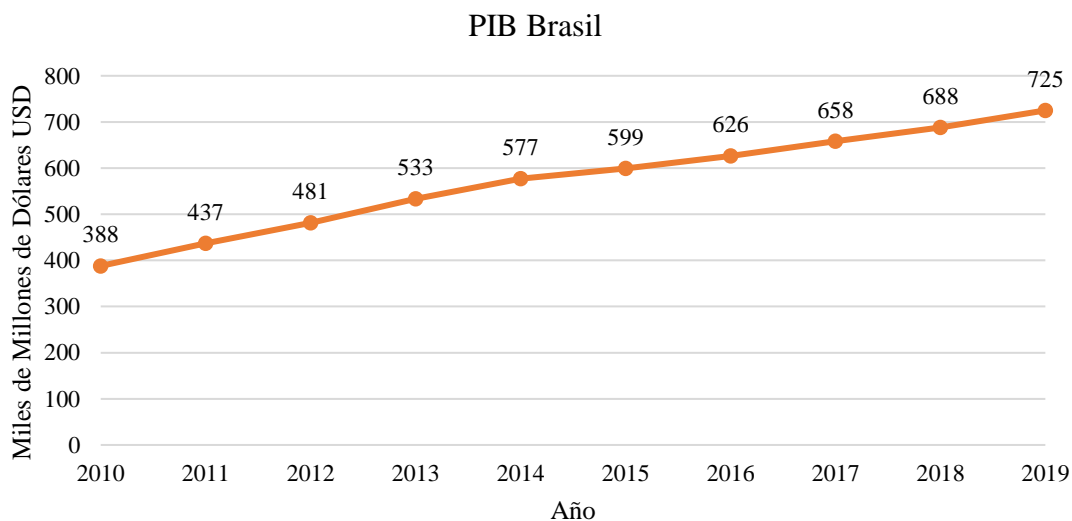
El PNL busca crear oportunidades de inversiones en Brasil por el potencial que tiene el país, por ello se pusieron en marcha 14 licitaciones y proyectos en el año 2018 para mejorar la infraestructura del del transporte entre calles, avenida, carreteras, puertos, aeropuertos, terminales, bodegas y expansión de zonas francas ya que la única existente en Brasil se ubica en Manaus y está orientada al desarrollo agropecuario de la zona amazónica del país.

3.5. Estructura del Producto Interno Bruto 2010 - 2019

El PIB de Brasil alcanzó los \$ 7256 millones de dólares en comparación al 2018 que tuvo \$ 6889 millones de dólares, lo que representa una tasa de variación 5.34% respecto al año anterior. Según los datos recogidos del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (2020), Brasil tuvo una recuperación considerable en el 2017 después de la recesión que se vivió en el año 2016.

Figura 18

Producto Interno Bruto de Brasil 2010 - 2019



Según la figura 18 se puede notar que durante el periodo 2010 - 2019 el PIB ha tenido un crecimiento constante de año a año debido a políticas de desarrollo implementadas en el país, como el “Activismo Estatal” que fue un plan de aceleración del crecimiento enfocado a las empresas tanto públicas como privadas, el programa se centró en la producción y en la creación de empleo puesto en marcha en 2011 alejándose así de las antiguas políticas del Consenso de Washington y actualmente evitando situaciones extremas al asumir compromisos políticos (Khor, 2012). Hasta la actualidad, Brasil busca controlar la inflación, pero así mismo reducir los tipos de intereses, también aplicar un régimen de tipo de cambio flotante en el país, pero con acumulación de reservas respectivas para lograr objetivos fiscales y aumentar la transferencia de ingresos a los pobres; por último, da incentivos a las empresas para fomentar la inversión haciendo del país el motor de América Latina.

Existen sectores que aportan con mayores ingresos económicos al PIB como el sector agropecuario que creció 13% aproximadamente en el 2019 siendo el principal aportador a la cuenta, mientras que el sector de servicios incrementó un 0.3%.

Tabla 17

Participación porcentual de las Cuentas Nacionales en el PIB

Servicios	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agropecuario	4,80	5,10	4,90	5,30	5,00	5,00	5,70	5,30	5,20	5,20
Industria	27,40	27,20	26,00	24,90	23,80	22,50	21,20	21,10	21,20	20,90
Extracción mineral	3,30	4,40	4,50	4,20	3,70	2,10	1,00	1,60	2,90	3,00
Transformación	15,00	13,90	12,60	12,30	12,00	12,20	12,50	12,40	11,40	11,00
Producción y distribución de agua, gas y residuos	2,80	2,70	2,40	2,00	1,90	2,40	2,70	2,80	3,00	3,20
Construcción	6,30	6,30	6,50	6,40	6,20	5,70	5,10	4,30	3,90	3,70

Servicios	Año									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Servicios	67,8	67,7	69,1	69,9	71,2	72,5	73,1	73,5	73,6	73,9
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comercio	12,6	12,9	13,4	13,5	13,6	13,3	12,9	13,2	13,6	13,7
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transporte, almacenamiento y correo	4,30	4,40	4,50	4,50	4,60	4,40	4,40	4,30	4,20	4,30
Servicios de información	3,80	3,70	3,60	3,50	3,40	3,40	3,30	3,40	3,40	3,40
Intermediación financiera, seguros y otros complementarios	6,80	6,40	6,40	6,00	6,40	7,10	7,90	7,60	6,90	6,90
Actividades Inmobiliarias	8,30	8,40	8,80	9,20	9,30	9,70	9,70	9,80	9,90	9,90
Otros servicios	15,7	15,9	16,5	16,9	17,4	17,4	17,5	17,6	17,8	17,7
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Administración y defensa pública	16,3	16,1	15,9	16,4	16,4	17,2	17,4	17,7	17,8	18,0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valor Agregado al Precio Básico	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Impuestos sobre productos	17,7	17,6	17,6	17,1	16,2	16,3	15,7	16,1	16,9	16,8
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PIB a Precios de Mercado	117,70	117,60	117,60	117,10	116,20	116,30	115,70	116,10	116,90	116,80

Las diferentes actividades que tienen los sectores económicos de Brasil y prestan servicios aportaron en el año 2019 con aproximadamente el 74% del PIB existiendo un incremento del 0.3% con respecto al 2018 que fue de un 73.6%. El sector industrial contribuyó con 20.9% y el sector agropecuario con la menor participación de un 5.2%.

El transporte tiene un porcentaje de participación dentro del PIB en el año 2019 de 4,3% similar a la del año 2018 dicha cuenta no muestra grandes variaciones y cuando tuvo su mayor

auge fue en el año 2014 con 4.6% gracias al mundial de futbol que atribuyó grandes flujos de pasajeros y dinero de todo el mundo en Brasil.

Figura 19

Producto Interno Bruto de Brasil 2019

Participación de los Sectores en el PIB Brasil

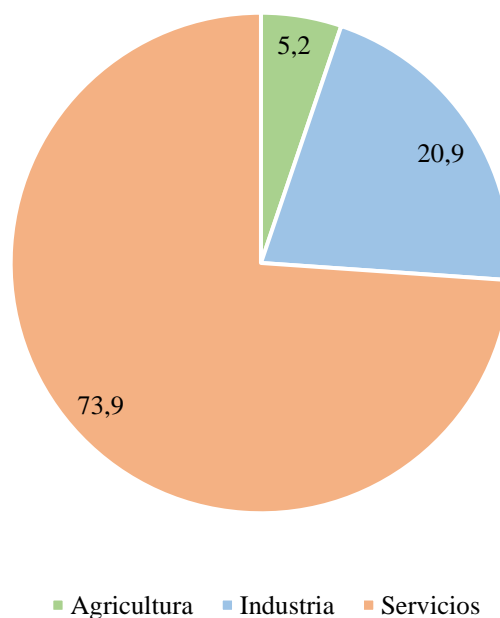


Tabla 18

Composición del PIB por sectores de la economía

Año	Agrícola	Industrias					Servicios					
	Total	Industrias Extractivas	Industrias de Transformación	Electricidad y gas, agua, alcantarillado, gestión de residuos	Construcción	Comercio	Transporte, almacenaje y correo	Información y comunicación	Servicios financieros, de seguros y afines	Actividades Inmobiliarias	Otras actividades de servicios	Administración pública, defensa, salud y educación y seguridad social
2010	15993	10996	49435	92914	20692	41622	14166	12654	22456	27442	51749	53784
2011	19002	16256	51570	99219	23354	47824	16555	13700	23942	31138	58973	59805
2012	20069	18619	51402	100230	26523	54833	18306	14845	26031	35894	67666	65210
2013	24029	18943	55873	92818	29064	61408	20342	15750	27257	41920	76886	74618
2014	24997	18479	59737	93975	30694	67656	22775	16861	31868	46378	86746	81680
2015	25896	11077	63081	123183	29601	68570	22650	17600	36527	49888	89788	88558
2016	30665	5557	67623	143720	27518	69976	23597	17903	42553	52700	95001	94512
2017	30297	9057	70553	156110	24471	74579	24553	19437	42946	55804	99568	100097
2018	30440	17160	67393	174959	22845	80417	25037	19992	40949	58329	104755	104632
2019	32195	18711	68503	198040	23040	85116	26785	21232	42606	61712	109716	111851

Tabla 19

Composición del gasto del PIB

Valor agregado bruto	Componentes de Gasto					
	Impuestos	PIB	Consumo Familiar	Consumo del Gobierno	Formación bruta de capital fijo	Variación de inventario
330284	583007	388584	234016	738966	797946	49220
372046	655921	437638	263781	817038	901927	53274
409425	720501	481476	295683	892180	997460	33728
455376	777859	533161	329042	1007275	1114944	41685
497273	806219	577895	363840	1106874	1148453	39030
515560	840186	599578	383519	1185776	1069397	-25433
541982	849506	626932	402813	1277645	973271	-34781
566976	913553	658331	424509	1327758	958779	4386
589450	994675	688917	445757	1383685	1049663	-28041
621277	1044148	725692	471237	1471890	1114420	-17683

3.6. Comercio Exterior de los Servicios

El desenvolvimiento de los servicios en Brasil se encuentra cada vez más a la vanguardia teniendo mayor desarrollo y realce en Latinoamérica. El sector terciario es controlado por el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC) quien creó una nomenclatura para el manejo de los servicios con la finalidad de controlar este sector y obtener estadísticas que permitan tomar decisiones sobre el desarrollo de este.

El 14 de diciembre de 2011, se promulgó la Ley N° 12.546 que autoriza al Poder Ejecutivo a instituir la Nomenclatura Brasileña de Servicios, intangibles y otras operaciones (NBS) que producen variaciones en el capital, así como sus respectivas notas explicativas (NEBS) para una apropiado interpretación de la norma (Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, 2020).

Partiendo de este preámbulo los datos estadísticos fueron estructurados y elaborados por el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior, Ordenanza Conjunta Interministerial del Ministerio de Finanzas y el Banco Central de Brasil acompañados por especialistas de la Secretaría de Comercio y Servicios, el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística y la Secretaría de Ingresos Federales de la Brasil.

Esta nomenclatura es el clasificador utilizado por el Sistema Integrado de Comercio Exterior para Servicios, Intangibles y Otras Operaciones que Producen Variaciones en Equidad, o simplemente llamado SISCOSERY, para definir responsabilidades con respecto al desarrollo y producción de intangibles estimulando, formulando y monitoreando las políticas públicas relacionadas con los servicios permitiendo realizar estrategias comerciales para el comercio exterior de servicios e intangibles.

Según los datos obtenidos del MDIC las exportaciones de servicios en el año 2019 contribuyeron con \$ 29257 millones de dólares a la balanza de pagos y por consiguiente al cálculo y resultado del PIB dicho año. Mediante el sistema SISCOERY se ha podido clasificar los principales servicios exportados basándose en la clasificación de la Nomenclatura Brasileña anteriormente expuesta. El sistema tiene cierto retardo en la actualización de los datos por el hecho de que la NBS contiene un número considerable de servicios.

Del total de todos los servicios de transporte exportados el que mayor valor fue el “Servicios de envío por vías navegables para carga costera y carga de larga distancia en otros tipos de contenedores” con aproximadamente \$1427 millones de dólares, seguido de los “Servicios de manejo de contenedores” con \$ 557 millones de dólares. Los principales servicios exportados son los siguientes:

Tabla 20

Exportación de Servicios según NBS 2019

Código NBS	Descripción del Servicio	Valor en USD
1.0502.14.90	Servicios de envío por vías navegables para carga costera y carga de larga distancia en otros tipos de contenedores	1426900
1.0601.10.00	Servicios de manejo de contenedores	556102
1.0601.90.00	Otros servicios de manejo de carga y equipaje	286530
1.0607.10.00	Agencia de chárter de transporte y otros servicios de chárter de transporte	243230
1.0605.20.00	Servicios de pilotaje y muelle	215496
1.0502.31.00	Servicios de navegación de soporte portuario	206030
1.0605.90.00	Otros servicios de apoyo al transporte acuático	130415

Código NBS	Descripción del Servicio	Valor en USD
1.0501.14.90	Servicios de transporte de mercancías por carretera en otro tipo de contenedores	120919
1.0602.30.10	Servicios de almacenamiento a granel sólido	109326
1.0602.30.20	Servicios de almacenamiento a granel líquidos o licuados	72966
1.0602.90.00	Otros servicios de almacenamiento en bodegas	71071
1.0503.90.00	Servicios de transporte aéreo para otros tipos de carga	58448
1.0501.13.20	Servicios de transporte por carretera de carga unificada	54100
1.0502.11.10	Servicios de cabotaje y transporte por vías navegables	52350
1.0605.10.00	Servicios de operación de puertos y canales	39845
1.0501.19.00	Servicios de transporte por carretera de otros tipos de carga	38491
1.0606.90.00	Otros servicios de apoyo al transporte aéreo	37992
1.0404.11.00	Servicios nacionales de transporte aéreo de pasajeros	28530
1.0503.10.00	Servicios de transporte aéreo de carga postal	27351
1.0504.40.90	Servicios de transporte multimodal de carga en otro tipo de contenedores	26162

Como se puede notar los principales servicios de exportación corresponden al transporte por cualquiera de las modalidades que se presenten y servicios conexos que conllevan para que cada uno de ellos pueda cumplir con sus objetivos entre los cuales: almacenamiento, tramitología, consolidación, manejo de carga y equipaje, control de puertos y aeropuertos, entre otros.

De igual manera, la importación de servicios en el año 2019 sumó un total de \$ 44125 millones de dólares de acuerdo con los datos presentados por el MDIC. El servicio de transporte de mayor importación fueron los “Servicios de envío por vías navegables para carga costera y carga de larga distancia en otros tipos de contenedores” con un débito a las cuentas nacionales de aproximadamente \$ 1653 millones de dólares, seguido de los “Servicios de transporte aéreo para otros tipos de carga” con cerca de \$ 1318 millones de dólares y el servicio de “Cabotaje y transporte por vías navegables de combustible de larga distancia” con \$ 642 millones de dólares.

Tabla 21

Importación de Servicios según NBS 2019

Código NBS	Descripción del Servicio	Valor en USD
1.0502.14.90	Servicios de envío por vías navegables para carga costera y carga de larga distancia en otros tipos de contenedores	1653294
1.0503.90.00	Servicios de transporte aéreo para otros tipos de carga	1317689
1.0502.18.10	Servicios de cabotaje y transporte por vías navegables de combustible de larga distancia	641941
1.0502.32.00	Servicios de navegación de apoyo marítimo	622457
1.0502.11.10	Servicios de cabotaje y transporte por vías navegables	434454
1.0502.14.10	Servicios de envío por vías navegables para el transporte costero y carga de larga distancia en contenedores refrigerados o con aire acondicionado	361579
1.0502.13.20	Servicios de transporte por vías navegables para embarque costero y carga unificada de larga distancia	301621
1.0502.19.00	Servicios de cabotaje y transporte fluvial de larga distancia para otros tipos de carga	237807
1.0502.13.10	Servicios de cabotaje y transporte por vías navegables de carga suelta	102203
1.0601.10.00	Servicios de manejo de contenedores	95873
1.0504.40.90	Servicios de transporte multimodal de carga en otros tipos de contenedores	94655

Código NBS	Descripción del Servicio	Valor en USD
1.0503.20.90	Servicios de carga aérea en otros tipos de contenedores	77577
1.0502.11.30	Servicios de transporte por vías navegables para embarque costero y transporte de cargas gaseosas a granel	68659
1.0504.90.00	Servicios de transporte multimodal para otros tipos de carga	62893
1.0607.10.00	Agencia de chárter de transporte y otros servicios de chárter de transporte	58987
1.0502.21.10	Servicios de transporte por vías navegables interiores para carga sólida	58426
1.0505.40.90	Servicios de transporte de carga intermodal en otro tipo de contenedores	47018
1.0502.24.90	Servicios de transporte por vías navegables interiores para carga en otros tipos de contenedores	39841
1.0502.16.00	Servicios de transporte por vías navegables para el transporte costero y larga distancia de cargas especiales y grandes	39543
1.0606.90.00	Otros servicios de apoyo al transporte aéreo	36806

Entre los servicios con mayor grado de importación se puede notar que son aquellos referentes al ingreso de mercancías al territorio brasileño y comprenden actividades como: almacenamiento, desconsolidación de carga, manejo de carga y equipaje, movilización de medios de transporte, comisiones y otros valores concernientes a dichas actividades.

3.7. El transporte en Brasil

La logística aplicada en cada uno de los procesos de los diferentes tipos de medios de transporte es sumamente importante ya que tiene repercusión directa sobre la recepción, *pick up*, movilización y entrega de carga debido a que se incrementan tiempos y con ellos costos que se reflejarán en el precio de los bienes y/o servicios.

Las modalidades de transporte mayormente utilizadas en Brasil son; a) marítima, b) aérea, c) terrestre y d) multimodal. El transporte ferroviario empieza a tener importancia y uso de

importadores y exportadores para el transporte de la carga hacia los principales puertos dentro del país.

3.7.1. Modalidades del transporte

3.7.1.1. Modalidad Marítima.

La mayoría de los traslados de mercancías entre los países de América del Sur se efectúa principalmente por vía marítima (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016). Se utilizan rutas que cubren los principales puertos de Sur América como: Barranquilla (Colombia), La Guaira (Venezuela), Callao (Perú), Valparaíso (Chile), Buenos Aires (Argentina), Guayaquil (Ecuador), Montevideo (Uruguay) y los puertos brasileños de Río de Janeiro, Río Grande (Rio Grande do Sul), Santos (São Paulo), Vitória (Espírito Santo), Fortaleza (Ceará), Belém (Pará), Suape (Pernambuco) y Salvador (Bahía).

El tiempo de tránsito varía de acuerdo con la localización del puerto de origen en relación con el puerto de destino. Por ejemplo, una carga que sale de un puerto brasileño con destino a Callao tiene aproximadamente 15 días de tránsito. Los buques que navegan en las rutas de la región no realizan trasbordos, lo cual es una ventaja garantizando así el tiempo de viaje determinado entre los puertos de origen y destino.

La preferencia en el comercio internacional en cuanto a los exportadores e importadores del área latinoamericana por la modalidad marítima se basa en conveniencias logísticas, como la posibilidad mayor cantidad de espacio, frecuencia de las rutas y la más importante el costo del transporte ya que forma parte del cálculo de los tributos en el país de destino (Brasil Economía, 2018)

Mediante esta modalidad se permite también la movilización de todo tipo de mercancías, desde las peligrosas y sumamente frágiles, hasta las perecederas, favoreciendo así a los países

de Sudamérica que se caracterizan por la exportación de alimentos, ya sea agrícolas, carne, pescado, entre otros productos del género.

En Brasil las empresas armadoras, almacenaje y bodega son representadas por una red de agentes integrales que se denominan agencias marítimas las cuales se localizan en las principales capitales del país y que están autorizadas a negociar los fletes con los exportadores e importadores respectivamente, siendo una de sus funciones el emitir los conocimientos de embarque (Bill of Loading - BL) y los documentos relativos a las mercancías embarcadas. Como en los países de Sudamérica, en Brasil no existen restricciones en cuanto al pago del flete internacional que dependiendo el Incoterm pactado con el proveedor podrá ser collect o prepaid.

3.7.1.2. Modalidad Área.

La utilización de esta modalidad se relaciona principalmente por la urgencia que se tiene para enviar la carga. La gran ventaja que se tiene es la rapidez de trasladar las mercancías pero con precios superiores a los fletes marítimos ya que cuya tarifa es calculada por kilo, lo que es más alto en relación a la modalidad marítima, donde el flete es calculado por tonelada, metro cúbico o unidad de transporte que es el container (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016).

Las empresas que se destacan en el ámbito aéreo son las compañías de encomienda expresa (courier) que además de documentos también pueden transportar pequeñas encomiendas con ciertos lineamientos. El tiempo promedio de viaje entre una ciudad del país en la costa del Pacífico y las ciudades brasileñas localizadas en el sur y sudeste brasileño es de 6 horas aproximadamente y en destinos localizados al norte, nordeste y centro – oeste habrá estrictamente trasbordo en los aeropuertos de Viracopos o Guarulhos del Estado de São Paulo o ya sea en Galeão del Estado do Rio de Janeiro, por lógica con un tiempo de llegada mayor,

dependiendo de los tiempos de conexión y de las horas de vuelo hasta el destino final de la carga.

Se destaca que dependiendo del volumen de la carga disponible y si hay algunas empresas aéreas que pueden hacer una ruta directa entre las capitales de los países sudamericanos y cualquier ciudad brasileña, en la modalidad de fletamento (chárter) el exportador puede negociar la tarifa con los denominados agentes aéreos que son empresas autorizadas por las transportadoras para hacer lo que se conoce como la intermediación comercial, lo que no impide que un exportador o importador pueda tratar directamente con la compañía aérea.

La tarifa aérea que se calculada por kilo es negociable y puede también ser formalizada tanto por el exportador como por el importador en conjunto con el agente aéreo designados por estos ya sea en el país de origen o de destino de la carga.

Los aeropuertos de Brasil son administrados, controlados y regularizados por la empresa estatal de Infraestructura Aeroportuaria – INFRAERO dando control nacional de la aviación y de los acuerdos internacionales de los cuales Brasil es signatario y están bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC.

La mayoría de las empresas aéreas de Brasil son miembros de la *International Air Transport Association* (IATA) o de la *International Civil Aviation Organization* (ICAO) razón por la cual son obligadas a cobrar tarifas de flete aéreos ya establecidas por estas asociaciones convenidas por mutuo acuerdo. Dichas tarifas deben ser mencionadas en el conocimiento de embarque (Airway Bill – AWB). Existen otras empresas aéreas que no están asociadas a ninguna de estas dos entidades por lo que no están sujetas a estos lineamientos y se manejan con tarifas de flete negociable y que no son obligadas a mantener una ruta regular, razón por la cual la tarifas poseen valores inferiores en comparación con las tarifas establecidas por la IATA y ICAO.

3.7.1.3. Modalidad Terrestre.

Brasil al ser el país más grande de Sudamérica casi todos los países de la región poseen fronteras terrestres con Brasil, por lo que el transporte vial surge como una opción natural en el comercio de la región (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016). Existen varias rutas terrestres y empresas especializadas que transportan cargas entre los países de la costa del Pacífico y los destinos brasileños.

Por ejemplo, si se requiere importar una mercancía con procedencia chilena la ruta que se debe seguir es la de Santiago a la Ciudad de los Andes que es frontera con Argentina, pasando así por Mendoza y a partir de ese punto la carga puede seguir con dirección a las distintas fronteras brasileñas de la región Sur por los puntos de la frontera de Chuí que es frontera con Uruguay, Uruguayana que es frontera con Argentina o Foz de Iguazú, conocida como la Triple frontera con Argentina y Paraguay, llegando al final del destino que puede ser Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre del Estado do Rio Grande do Sul, Florianópolis de Santa Catarina, Curitiba de Paraná, Belo Horizonte de Minas Gerais y Vitória de Espírito Santo, distribuyendo así las cargas en ciudades logísticamente adecuadas. El tiempo de viaje aproximado entre la ciudad chilena y la frontera brasileña es de 15 días dependiendo de las condiciones de la ruta como el tráfico de vehículos automotores (Sabra - Transporte Chileno, 2020).

Partiendo de Ecuador, Colombia o Venezuela, la ruta ahora sigue el trayecto amazónico hasta Tabatinga y otros puntos fronterizos en la parte Norte del país, siguiendo hacia los destinos de Manaus (Estado do Amazonas) donde hay una importante Zona Franca, Boa Vista de Roraima, Macapá de Amapá, Porto Velho de Rondônia y hacia las capitales de los estados del Nordeste que son João Pessoa de Paraíba, Natal de Rio Grande do Norte, Belém de Pará, Teresina de Piauí, São Luís de Maranhão y Fortaleza de Ceará.

En la modalidad terrestre el importador brasileño puede hacer la respectiva descarga de la mercancía en la frontera, donde existen puestos avanzados de la Receita Federal do Brasil con el sistema llamado "SISCOMEX" funcionando para atender a los importadores. El bloque del MERCOSUR ha permitido un avance desarrollado para una unión aduanera entre los países miembros que facilita la logística del transporte terrestre entre: Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay y Venezuela (incluyendo a Ecuador como país asociado) siendo que las empresas transportadoras debidamente autorizadas transiten con un documento denominado Manifiesto Internacional de Carga (MIC) que permita el debido paso del transporte de cargas en las carreteras mencionadas anteriormente de los países miembros.

Todas las empresas transportadoras terrestres que estudian las rutas autorizadas sudamericanas deben tener la debida autorización y regulación por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) firmado y revisado por los países de América Latina. En Brasil, el órgano regulador y fiscalizador de esta actividad de transporte terrestre es la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

3.7.1.4. Modalidad Ferroviaria.

Pese a ser el país más desarrollado de Sudamérica, el transporte internacional de cargas por vía ferroviaria en Brasil es poco desarrollado y se limita a los países netamente limítrofes como Argentina, Paraguay y Bolivia (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016).

Los ferrocarriles brasileños a partir de la década de los 90 fueron privatizados por concesiones operacionales. Actualmente el país posee una malla ferroviaria de aproximadamente 50.000 Km., con trocha de 1,0 m a 1,6 m. Siendo así la ruta internacional más frecuente la de Santa Cruz de la Sierra de Corumbá que es la frontera de Brasil con Bolivia,

seguido por los estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul distribuyendo la carga por los estados del Sur y Sudeste brasileño respectivamente.

Este medio de transporte por vías férreas es construido de acero o aluminio, con capacidad de transportar aproximadamente 100 toneladas de carga pesada o en contenedores. Su flete es calculado en la base a la tonelada (3.5 metros cúbicos), pero también puede ser colocado en la forma de vehículo cerrado como flete único. En esa modalidad el documento que se utiliza es el conocimiento de carga denominado Transporte Internacional Ferroviario (TIF).

3.7.1.5. Modalidad Multimodal.

Es crucial destacar la multimodalidad del servicio de transporte en Brasil ya que estos podrían incrementarse con las oportunidades de negocio que se incrementan entre Perú y el país. Por lógica, se sabe que la multimodalidad del transporte se da con el implemento de diversos modos de transporte, como el terrestre y el fluvial para movilizar mercancías de un lugar a otro dentro de un territorio o dos. Este modo de transporte puede darse para el intercambio comercial entre ambos países a través de los corredores interoceánicos norte y sur o el proyecto que está a la espera de firmarse con el Ecuador el Manta – Manaus (Mundo Marítimo en Latinoamérica, 2008).

El seguro internacional de transporte es sumamente importante en las distintas modalidades por el hecho de salvaguardar la integridad en todo sentido de la carga. En el caso de Brasil la contratación del seguro internacional por parte del importador brasileño no es exactamente obligatoria, sin embargo, por razones de seguridad comercial y financiera, las empresas prefieren optar por la contratación de un seguro con póliza con aseguradoras brasileñas (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016).

Independientemente de la modalidad de transporte, el importador habitualmente prefiere contratar un seguro desde que sale la mercancía de la fábrica del proveedor hasta su llegada a destino cubriendo todo el trayecto de la importación, pero eso puede verse alterado dependiendo de las cláusulas de la póliza de seguro debido a que el seguro cubrirá los riesgos debidamente establecidos en dichas cláusulas.

En cuanto a la contratación, esta puede ser hecha directamente con la compañía aseguradora, sin intermediación de un corredor de seguros, que en este mercado desempeña un papel opcional realmente innecesario, lo que ocasiona un gasto superfluo. Es responsabilidad del exportador latinoamericano informar al importador antes del embarque de las mercancías, ya que debe saber con especificación técnica detallada todos los datos de la carga, para que sean compartidas a la aseguradora, toda la información relativa a la cobertura de la carga que está sujeta dependiendo de las modalidades de transporte. Recordando siempre que el valor de la prima del seguro, junto con el flete y el valor FOB de las mercancías componen el valor en aduanas que posteriormente servirá como base del cálculo para la obligación tributaria aduanera.

Tabla 22

Principales Aeropuertos de Brasil

Siglas	Sigla / Aeropuerto / Estado	Distancia del aeropuerto al centro de la ciudad
AJU	Aeropuerto de Aracaju – SE	12 km.
BEL	Aeropuerto Internacional de Belém – PA	13 km.
CNF	Aeropuerto Internacional Tancredo Neves/Confins - MG	45 km.
BVB	Aeropuerto Internacional de Boa Vista – RR	4 km.
BSB	Aeropuerto Internacional Juscelino Kubitschek – DF	11 km.
CGR	Aeropuerto Internacional de Campo Grande – MS	7 km.
CPQ	Aeropuerto Internacional de Viracopos / Campinas – SP	18 km.
CGB	Aeropuerto Internacional Marechal Rondon – MT	9 km.

Siglas	Sigla / Aeropuerto / Estado	Distancia del aeropuerto al centro de la ciudad
CWB	Aeropuerto Internacional Afonso Pena – PR	18 km.
FLN	Aeropuerto Internacional de Florianópolis – SC	14 km.
FOR	Aeropuerto Internacional Pinto Martins – CE	6 km.
GYN	Aeropuerto Santa Genoveva – GO	8 km.
GRU	Aeropuerto Internacional de Guarulhos – SP	25 km.
JPA	Aeropuerto Presidente Castro Pinto – PB	12 km.
MCP	Aeropuerto Internacional de Macapá – AP	3 km.
MCZ	Aeropuerto Internacional de Maceió – AL	25 km.
MAO	Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes – AM	14 km.
NAT	Aeropuerto Augusto Severo – RN	20 km.
PMW	Aeropuerto de Las Palmas – TO	0 km.
PNZ	Aeropuerto de Petrolina – PE	10 km.
POA	Aeropuerto Internacional Salgado Filho –RS	10 km.
PVH	Aeropuerto de Porto Velho – RO	7 km.
REC	Aeropuerto Internacional Guararapes – PE	11 km.
RBR	Aeropuerto Internacional Presidente Médici – AC	3 km.
GIG	Aeropuerto Internacional Antonio Carlos Jobim (Galeão) – RJ	1 km.
SSA	Aeropuerto Deputado Luís Eduardo Magalhães – BA	28 km.
SLZ	Aeropuerto Marechal Cunha Machado – MA	15 km.
THE	Aeropuerto de Teresina – PI	5 km.
VIX	Aeropuerto de Vitória – ES	6 km.

Tabla 23*Principales Puertos de Brasil*

Puerto / Estado	Área de influencia	Localización
Puerto de Angra dos Reis – RJ	Sur de los estados de Rio de Janeiro y Minas Gerais; norte de São Paulo; Goiás	Litoral sur del Estado de Rio de Janeiro
Puerto de Estrela – RS	Áreas del centro, nordeste, norte y noroeste del Estado de Rio Grande do Sul.	Orilla izquierda del Río Taquari, Municipio de Estrela (RS). A una distancia de 142 km de Porto Alegre por vía fluvial
Puerto de Fortaleza- CE	Estado de Ceará y oeste del Estado de Rio Grande do Norte	Ensenada de Mucuripe, en la ciudad de Fortaleza, capital del Estado de Ceará
Puerto de Itajaí - SC	Estado de Santa Catarina, especialmente el Municipio de Blumenau, y parte del Estado de Rio Grande do Sul	Orilla derecha del Río Itajaí – Açú, Municipio de Itajaí, en el litoral norte del Estado de Santa Catarina
Puerto de Manaus – AM	Casi todo el Estado de Amazonas y los estados de Roraima y Rondônia	Orilla izquierda del Río Negro, en la ciudad de Manaus, capital del Estado de Amazonas
Puerto de Paranaguá - PR	Estado de Paraná y parte de los estados de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul y Mato Grosso do Sul. Incluye también al Paraguay, que cuenta con un entrepuesto franco en el puerto	Orilla sur de la bahía de Paranaguá, en la ciudad de Paranaguá, Estado de Paraná
Puerto de Puerto Alegre – RS	Estado de Rio Grande do Sul, principalmente el eje Porto Alegre – Caxias y los municipios vecinos	Orilla izquierda del Río Guaíba, en la parte noroeste de la ciudad de Porto Alegre, Estado de Rio Grande do Sul
Puerto de Recife – PE	Estados de Pernambuco, Paraíba y Rio Grande do Norte; parte de Alagoas, franja litoral de Sergipe, sudeste de Piauí, sur de Ceará y noroeste de Bahía	En la parte centro – este de la ciudad de Recife, capital del Estado de Pernambuco
Puerto de Rio de Janeiro – RJ	Estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais y Espírito Santo; áreas del sudoeste de Goiás y del sur de Bahía	Costa occidental de la bahía de Guanabara, en la ciudad de Rio de Janeiro
Puerto de Salvador – BA	Todo el Estado de Bahía	Bahía de Todos os Santos, en la ciudad de Salvador, Estado de Bahía
Puerto de Santos – SP	Estado de São Paulo y gran parte de los estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais y Paraná	Litoral del Estado de São Paulo. Se extiende a lo largo de un estuario, a una distancia de 2 km del Océano Atlántico

Puerto / Estado	Área de influencia	Localización
Puerto de Sepetiba – RJ	Estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais y sudoeste de Goiás	Costa norte de la bahía de Sepetiba, en el Municipio de Itaguaí, Estado de Rio de Janeiro
Puerto de Suape – PE	Estado de Pernambuco y parte de los estados de Alagoas y Paraíba	Litoral sur del Estado de Pernambuco, 40 km al sur de la ciudad de Recife

Brasil al ser un país con 8515770 kilómetros cuadrados de superficie tiene en su territorio 58 puertos marítimos y 19 terminales de contenedores que se ubican de manera estratégica en todo su territorio como lo muestra la figura 20:

Figura 20

Puertos y terminales de contenedores de Brasil



3.7.2. Desempeño Logístico de Brasil

El Banco Mundial ubica a Brasil en el puesto número 56 dentro del Índice de Desarrollo Logístico considerando variables ya mencionadas en donde se puede notar que ha tenido un gran crecimiento desde el año 2007 pasando del puesto 61 al 56 en el año 2018 mejorando en temas de infraestructura, reduciendo los tiempos de respuesta en aduanas, ofreciendo mejores precios en sus fletes internacionales y perfeccionando sus sistemas viales y de rastreo.

Tabla 24

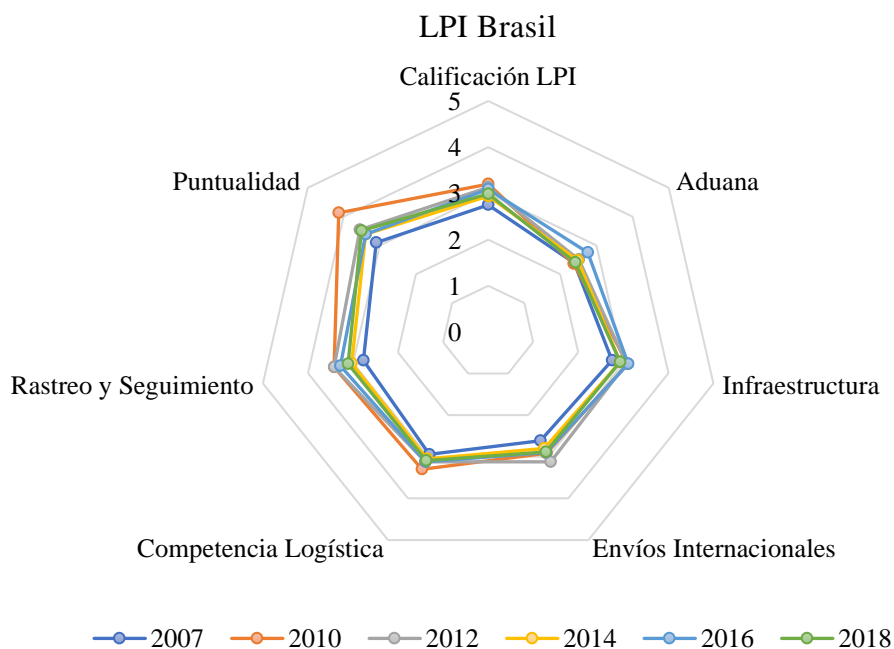
Índice de Desempeño Logístico de Brasil

País	Año	Ranking LPI	Puntaje LPI	Aduanas	Infraestructura	Envíos Internacionales	Competencia Logística	Seguimiento	Tiempo de Respuesta
Brasil	2007	61	2.75	2.39	2.75	2.61	2.94	2.77	3.10
	2010	41	3.20	2.37	3.10	2.91	3.30	3.42	4.14
	2012	45	3.13	2.51	3.07	3.12	3.12	3.42	3.55
	2014	65	2.94	2.48	2.93	2.80	3.05	3.03	3.39
	2016	55	3.09	2.76	3.11	2.90	3.12	3.28	3.39
	2018	56	2.99	2.41	2.93	2.88	3.09	3.11	3.51

Se puede apreciar en la tabla 24 que en el año 2010 Brasil ocupó el lugar 41 a nivel mundial con un promedio de 3,20 mejorando la mayoría de las variables que considera el LPI, recalándose su superioridad en la puntualidad de los envíos para el despacho, envío y entrega de las mercancías en destino. El puesto más bajo lo ocupó en el año 2007 siendo el 61 del ranking mundial en donde se destacaba el bajo rendimiento en los tiempos de respuesta.

Figura 21

Índice de Desempeño Logístico de Brasil



El análisis del LPI en el ámbito nacional revisa en detalle los entornos logísticos detallando los procesos e instituciones, datos de tiempo y distancia enfocando así las limitaciones logísticas dentro del país, utilizando cuatro determinantes principales del rendimiento logístico general para medir el rendimiento que son: a) infraestructura, b) servicios, c) procedimientos fronterizos y tiempo, y d) viabilidad de la cadena de suministro.

Tabla 25

Rendimiento del Índice de Desarrollo Logístico Brasil 2019

Tiempo y distancia de exportación / Puerto o cadena de suministro del aeropuerto	
Distancia (kilómetros)	276km
Plazo de entrega (días)	5 días
Tiempo y distancia de exportación / Cadena de suministro terrestre	
Distancia (kilómetros)	366km
Plazo de entrega (días)	5 días

Tiempo y distancia de importación / Puerto o cadena de suministro del aeropuerto	
Distancia (kilómetros)	240km
Plazo de entrega (días)	5 días
Tiempo y distancia de importación / Cadena de suministro terrestre	
Distancia (kilómetros)	352km
Plazo de entrega (días)	5 días
Envíos que cumplen con los criterios de calidad (%)	
Número de agencias – exportaciones	82%
Número de agencias – importaciones	4
Número de documentos – exportaciones	4
Número de documentos – importaciones	5
Tiempo de despacho sin inspección física (días)	4 días
Tiempo de despacho con inspección física (días)	2 días
Inspección física (%)	5%
Inspección múltiple (%)	8%
Declaraciones enviadas y procesadas electrónicamente y en línea (%)	5%
Importadores que utilizan un agente de aduanas con licencia (%)	94%
Capacidad de elegir la ubicación del despacho final (%)	91%
Mercancías liberadas en espera del despacho de aduana (%)	83%

CAPÍTULO IV: INTERPRETACIÓN DE VARIABLES DE LA BALANZA DE PAGOS DE ECUADOR Y BRASIL

4.1. Servicios del Ecuador vs. Servicios de Brasil

En una economía globalizada la competencia crece cada día debido a que la mayor parte de empresas ofrecen el mismo bien o servicio o apenas se diferencian por el nivel de especialización, calidad, tipo y proceso utilizado para llevar a cabo sus actividades. Al momento de seleccionar que tipo de servicio contratar o escoger se deben considerar varios parámetros como: a) políticas del país, b) capacidad logística integrada, c) tecnología, d) niveles de industrialización que definen de cierto modo el tipo de resultado que obtengamos al finalizar el proceso (Camino, Primicias, 2019).

Según el Banco Mundial el sector de los servicios en Ecuador incrementa en promedio anual el 5% en su Valor Agregado Bruto (VAB) contribuyendo con cerca del 52% al PIB del país

Los servicios en Brasil son esencialmente el motor de su economía ya que aportan con cerca del 73.9% de los ingresos para el año 2019. En dicho año el sector creció un 5% luego de haber experimentado un crecimiento promedio anual de 3%. En el 2018 los servicios constituyeron el 75.8% del PIB, es decir, un 3% más que el 2019 pese a que la economía brasileña se estaba recuperando de la recesión económica (EFE, 2020)

En Ecuador y Brasil los servicios son considerados parte del sector terciario que comprende todas aquellas actividades que satisfacen las necesidades del consumidor como: turismo, el comercio, las comunicaciones, el transporte, servicios financieros, entre otros.

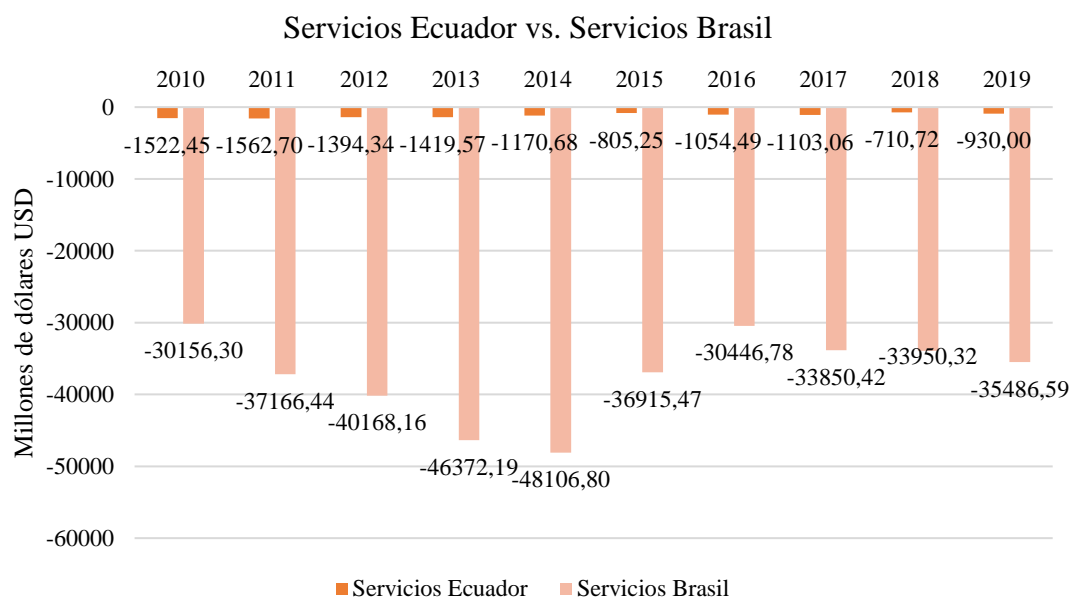
Tabla 26

Servicios en el Ecuador vs. Servicios en Brasil

Año	Variable	
	Servicios en Ecuador	Servicios en Brasil
2010	-1522,45	-30156,30
2011	-1562,70	-37166,44
2012	-1394,34	-40168,16
2013	-1419,57	-46372,19
2014	-1170,68	-48106,80
2015	-805,25	-36915,47
2016	-1054,49	-30446,78
2017	-1103,06	-33850,42
2018	-710,72	-33950,32
2019	-930,00	-35486,59

Figura 22

Servicios en Ecuador vs. Servicios en Brasil



Se puede observar la gran diferencia que existe entre Ecuador y Brasil y como los servicios forman parte de su economía. En el 2014 para Brasil presentó su más grande déficit con cerca de \$ 48106 millones de dólares debido al mundial de futbol que se vivió en dicho país, en 2016

la deuda se redujo a \$ 36915 millones de dólares, es decir, un 18% menos que su predecesor (Invertia, 2020).

El Ecuador en el año 2015 tuvo su menor déficit con \$ 805 millones de dólares debido a que se redujeron las importaciones en 9.2% respecto al 2014 y aumentaron las exportaciones en 0.6%. También hubo un notable crecimiento de las transferencias corrientes que presentaron superávit de cerca de \$ 45 millones de dólares

4.2. Transporte en el Ecuador vs. Transporte en Brasil

El transporte es fundamental para el desarrollo del comercio nacional e internacional de un país; en conjunto con otras áreas del comercio como el almacenaje, distribución y producción forman una cadena que ayuda a las empresas de todo el mundo a suministrarse de materias primas y otras mercancías para la elaboración de productos intermedios o finales.

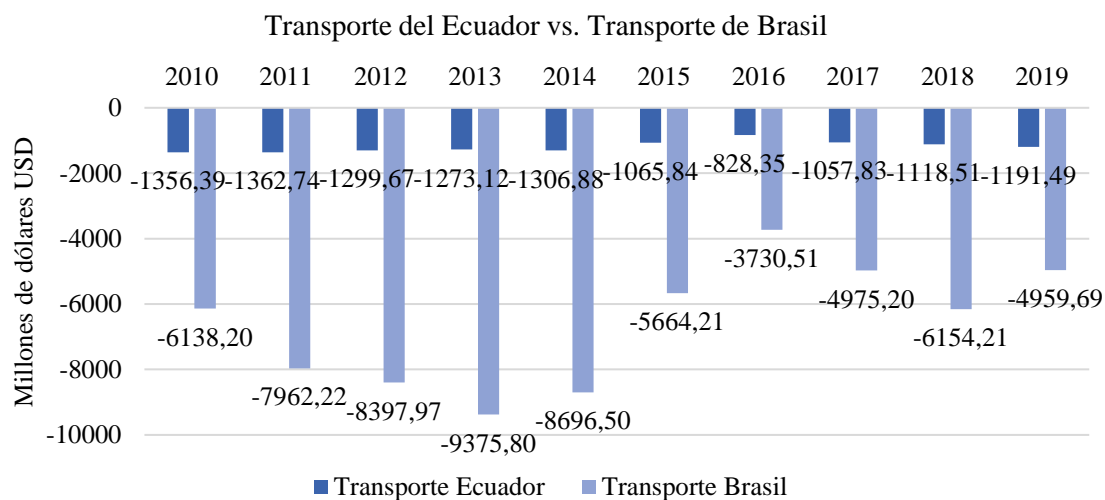
Tabla 27

Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil

Año	Variable	
	Transporte Ecuador	Transporte Brasil
2010	-1356,39	-6138,20
2011	-1362,74	-7962,22
2012	-1299,67	-8397,97
2013	-1273,12	-9375,80
2014	-1306,88	-8696,50
2015	-1065,84	-5664,21
2016	-828,35	-3730,51
2017	-1057,83	-4975,20
2018	-1118,51	-6154,21
2019	-1191,49	-4959,69

Figura 23

Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil



La mayor parte de la mercancía que ingresa y sale de Ecuador lo hace por medios marítimos y aéreos los que han aportado a la economía ecuatoriana cerca de \$ 442 millones de dólares (Camino, Panorama de las Actividades de Servicios en el Ecuador, 2018). Durante el período 2010 – 2019 se han tenido varias fluctuaciones en dicha cuenta notando que en el año 2016 el gobierno estipulo la exención del 100% del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados y de carga pesada, importación de llantas y unidades de carga con 0% de aranceles, así como también la compensación económica a empresas que forman parte de cadenas productivas.

Brasil se destaca por su infraestructura y por ser uno de los países de Latinoamérica con más medios de transporte de la región. Actualmente el país cuenta con una red vial compuesta por carreteras, avenidas y autopistas que suman cerca de 1563 millones de km que sirven para movilizar personas y mercancías a lo largo de su territorio (Ekos, 2018).

En el 2016 licitaron y concesionaron cerca de 193 proyectos de infraestructura vial y desarrollo de puertos y aeropuertos con lo que se incrementó el nivel de IED y se dieron grandes

avances en la reducción de tiempos de transporte desde los puertos a los centros de la ciudad con plazo de entrega de 5 días en promedio.

4.3. Importaciones en el Ecuador vs. Importaciones en Brasil

Las importaciones ecuatorianas desde el 2010 al 2014 han mantenido un crecimiento promedio del 8% anual; no fue sino hasta el 2015 – 2016 que se redujeron las importaciones por los diferentes obstáculos al comercio exterior que implementó el gobierno nacional para hacerle frente a la crisis económica en donde se redujeron las importaciones de bienes de consumo, materias primas, bienes de capital (Sosa, 2017). Para el año 2017 en adelante las importaciones de materias primas registraron un total de \$ 7501 millones de dólares de los cuales \$ 739 millones corresponden a plásticos en formas primarias importados desde Estados Unidos, Brasil y China (Criterios Digital, 2019).

Los bienes de consumo en el 2018 alcanzaron \$ 5259 millones de dólares correspondientes a la importación de vehículos, automotores, remolques y semirremolques (incluso sus partes, piezas y accesorios), productos farmacéuticos, jabón y prendas de vestir provenientes de Corea del Sur, Colombia y China (Criterios Digital, 2019).

Tabla 28

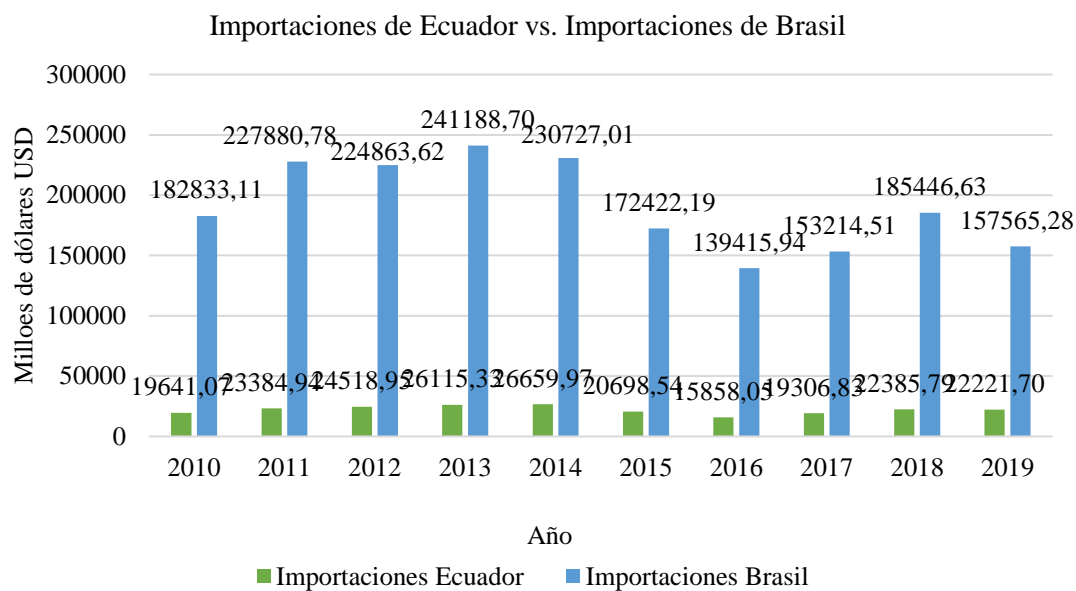
Transporte en Ecuador vs. Transporte en Brasil

Año	Variable	
	Importaciones Ecuador	Importaciones Brasil
2010	19641,07	182833,11
2011	23384,94	227880,78
2012	24518,95	224863,62
2013	26115,33	241188,70
2014	26659,97	230727,01
2015	20698,54	172422,19

Año	Variable	
	Importaciones Ecuador	Importaciones Brasil
2016	15858,05	139415,94
2017	19306,83	153214,51
2018	22385,79	185446,63
2019	22221,70	157565,28

Figura 24

Importaciones en Ecuador vs. Importaciones en Brasil



Brasil pese al establecimiento del modelo de sustitución de importaciones en el año 2014 importó cerca de \$ 230727 millones de dólares en bienes capitales, de consumo y materias primas para el sector industrial. En el año 2019 importó 15% menos a su año predecesor debido a la disminución de en la compra de bienes de capital (-12.8%), combustibles y lubricantes (-7.3%), productos semi facturados (-8%) y productos básicos (-2%).

Las importaciones que Brasil realizó en el 2019 se concentraron en países como China a quien se le atribuye \$35881 millones de dólares, Estados Unidos con \$30086, Argentina \$10552 y Alemania con \$10281 millones de dólares respectivamente (EFE, 2020).

4.4. Exportaciones del Ecuador vs. Exportaciones de Brasil

Como se pudo definir en el capítulo anterior Brasil tiene la mayor fuerza productiva y es el segundo país Latinoamericano con el mayor número de puerto marítimos y terminales de contenedores después de México lo que permite que la mayor cantidad de mercancías provenientes del oriente arriben primero a sus puertos y sean distribuidos al resto de Sudamérica.

Según Castro, J. (2019), presidente de la Cámara de Comercio Exterior de Brasil, menciona que el país será más competitivo en el año 2021 porque las decisiones tomadas en el campo de comercio exterior años atrás estarán maduras lo que permitirá reducir los costos de los bienes y servicios brasileños permitiendo exportar en mayores cantidades a mercados como: a) Europa, b) Estados Unidos y c) China.

Ecuador es treinta y tres veces más pequeño que Brasil con lo que se reducen las oportunidades de potencializar sus exportaciones. Al tener costa únicamente en el Océano Pacífico disminuye su capacidad de aumentar sus socios comerciales por lo que ha optado por los procesos de integración que incrementan los beneficios y reducen los obstáculos al comercio exterior.

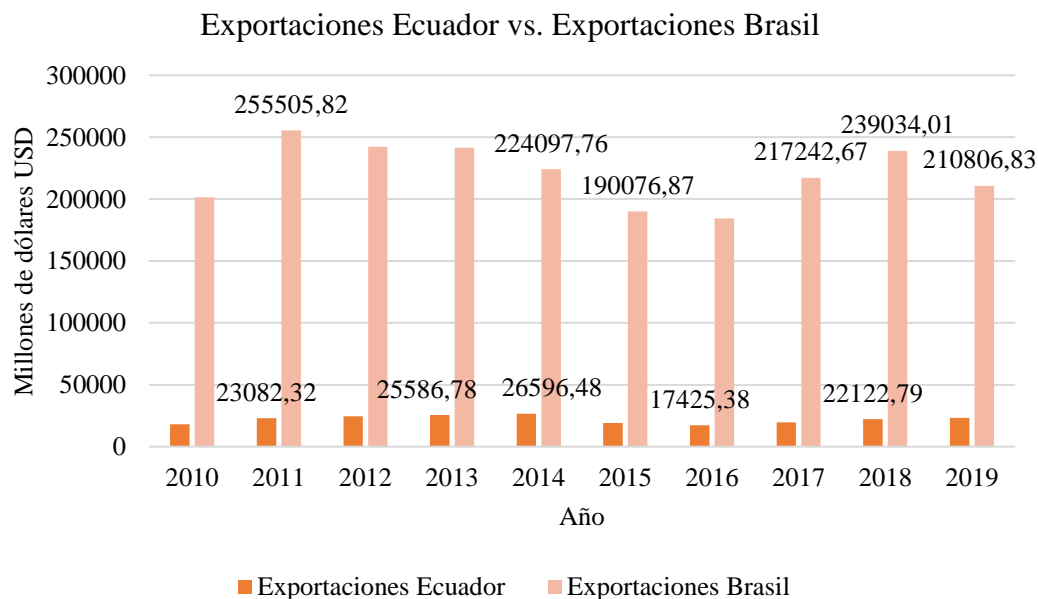
Tabla 29

Exportaciones del Ecuador vs. Exportaciones de Brasil

Año	Variables	
	Exportaciones Ecuador	Exportaciones Brasil
2010	18137,09	201324,11
2011	23082,32	255505,82
2012	24568,90	242283,24
2013	25586,78	241577,29
2014	26596,48	224097,76
2015	19048,75	190076,87
2016	17425,38	184452,90
2017	19618,27	217242,67
2018	22122,79	239034,01
2019	23192,3	210806,83

Figura 25

Exportaciones en Ecuador vs. Exportaciones en Brasil



Como se puede observar en la figura 22 Brasil supera a Ecuador en las exportaciones durante los años de investigación en donde los principales mercados apuntalados por el país brasileño son: a) China con \$ 48 mil millones de dólares, b) Estados Unidos con \$ 25.1 mil millones, c)

Argentina con \$ 17.8 mil millones, d) Países Bajos y e) Alemania con \$ 7.17 y 6.20 mil millones respectivamente.

Los productos y servicios con mayor índice de exportación son: a) soja, b) minerales de hierro y sus concentrados, c) petróleo y sus derivados, d) azúcares y e) servicios automotrices, de turismo y de carga internacional (Observatorio de Complejidad Económica - OEC, 2018). En el año 2011 Brasil presentó el mayor crecimiento en su balanza comercial con cerca de \$261 billones de dólares teniendo un superávit de cerca del 20% respecto al 2010.

Ecuador por su parte concentra sus exportaciones en mercados como: a) Estados Unidos con \$ 6.06 mil millones de dólares, b) Perú con \$ 1.6 mil millones, c) China con \$ 1.4 mil millones, d) Chile con \$ 1.3 mil millones y e) Panamá con \$ 1.2 mil millones de dólares (World Integrated Trade Solutions, 2018).

Entre los productos más exportados por el Ecuador se encuentran: a) el petróleo, b) camarones, c) banano y d) flores. En el 2014 las exportaciones crecieron en 9.7 % gracias a la inversión público y privada y el aumento del precio del petróleo; según la CEPAL se incrementaron las ventas externas al resto de América y Asia en 300% con productos agrícolas y agropecuarios, productos minerales, petroleros y manufacturados (Informe de coyuntura Comercial del Ecuador, 2014).

Brasil en conjunto con el Ministerio de Desarrollo, Industrias y Comercio Exterior promulgaron en el año 2003 la creación de la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Apex – Brasil) con la finalidad de promover las exportaciones y atraer la IED con misiones que comprenden ruedas de negocios, ferias internacionales, visitas técnicas con compradores internacionales que conozcan las estructuras comerciales y productivas fortaleciendo la marca país (ApexBrasil: ¿Cómo ayudamos a los exportadores?, 2019).

Por su lado Ecuador con el Ministerio de Comercio Exterior fomentan las exportaciones con las Agencias Pro-Ecuador y la Dirección de Promociones de Exportaciones con el fin de diversificar los mercados, productos y servicios requeridos por los clientes en el exterior ejecutando políticas y normas de promoción y atracción de IED en los sectores estratégicos del país (Pro Ecuador, 2018).

4.5. Índice de Desarrollo Logístico del Ecuador vs. Índice de Desarrollo Logístico de Brasil

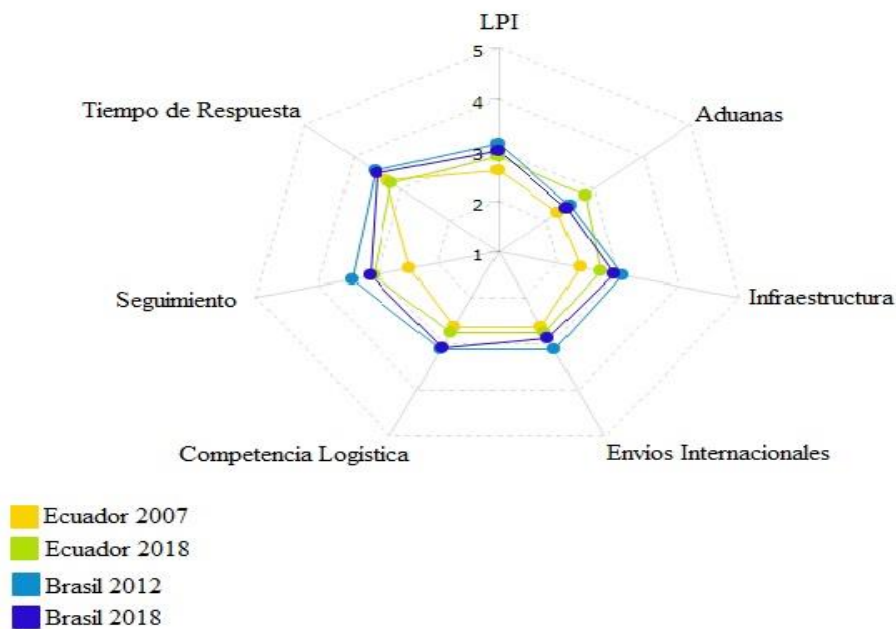
El BM y el FMI con el establecimiento del Índice de Desarrollo Logístico tienen como objetivo identificar cuáles son las oportunidades y desafíos que tienen los diferentes países del mundo en la logística y como podrían mejorar sus procesos para facilitar el comercio internacional.

Con el LPI se confirma que el adecuado manejo y demanda de una cadena de suministros ordenada y segura va de la mano con el desarrollo del desempeño logístico de un país.

Tabla 30

LPI del Ecuador vs. LPI de Brasil

	Año	Ranking LPI	Puntaje LPI	Aduanas	Infraestructura	Envíos Internacionales	Competencia Logística	Seguimiento	Tiempo de Respuesta
Ecuador	2007	70	2.60	2.25	2.36	2.64	2.64	2.45	3.27
	2010	71	2.77	2.32	2.38	2.86	2.60	2.84	3.55
	2012	79	2.76	2.36	2.62	2.86	2.65	2.58	3.42
	2014	86	2.71	2.49	2.50	2.79	2.61	2.67	3.18
	2016	74	2.78	2.64	2.47	2.95	2.66	2.65	3.23
	2018	62	2.88	2.80	2.72	2.75	2.75	3.07	3.19
Brasil	2007	61	2.75	2.39	2.75	2.61	2.94	2.77	3.10
	2010	41	3.20	2.37	3.10	2.91	3.30	3.42	4.14
	2012	45	3.13	2.51	3.07	3.12	3.12	3.42	3.55
	2014	65	2.94	2.48	2.93	2.80	3.05	3.03	3.39
	2016	55	3.09	2.76	3.11	2.90	3.12	3.28	3.39
	2018	56	2.99	2.41	2.93	2.88	3.09	3.11	3.51

Figura 26*LPI en Ecuador vs. LPI en Brasil*

Se puede notar que en el año 2018 Brasil fue superior a Ecuador en la mayor parte de las variables consideradas por el LPI menos en las aduanas debido a que Ecuador ha mejorado sus procesos de importación y exportación de mercancías generando un sistema más rápido y amigable para los operadores de comercio exterior lo que reduce tiempos y costos que generalmente hace parte del precio de venta al público.

A Ecuador le toma nacionalizar una mercancía aproximadamente 3.65 días mientras que a Brasil 4.70 días tiempo en el cual el importador no puede hacer uso de su carga y debe pagar más por el bodegaje correspondiente a la estancia en los terminales (Instituto Superior de Procedimientos Aduaneros y Fiscales, 2020).

Ambos países cuentan con plataformas que permiten interconectar las diferentes licencias, permisos y autorizaciones a la Declaración Aduanera como lo es la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE) para Ecuador y el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SISCOMEX) para Brasil.

En cuanto a la infraestructura brasileña se han invertido cerca de \$ 29 mil millones de dólares en el desarrollo y ampliación de terminales portuarias, carreteras y centros de captación de mercancías conectando al país en un sistema integrado de comercio, además están concesionando infraestructuras que no son exclusividad del gobierno central como: a) planes de movilidad urbana, b) privatización del Puerto San Sebastián, c) autopistas y d) construcción de hidroeléctricas (Martins & Brito, 2019).

Ecuador en el 2019 realizó la ampliación y dragado del principal puerto del país, Terminal Portuaria de Guayaquil, ingresando de esta manera en la lista de los puertos latinoamericanos aptos para recibir buques que lleven consigo 14000 TEU's y hasta 14 metros de profundidad posicionando en la línea estándar de buques más grande de América y Asia (Galli, 2020).

4.6. PIB Ecuador vs. PIB Brasil

La medición del PIB es de suma importancia ya que se puede conocer cuánto ha producido un país en bienes y servicios durante cierto tiempo tomando en cuenta el consumo, la inversión, el gastos público, las exportaciones e importaciones que son las variables que forman parte del cálculo del Producto Interno Bruto.

Tabla 31

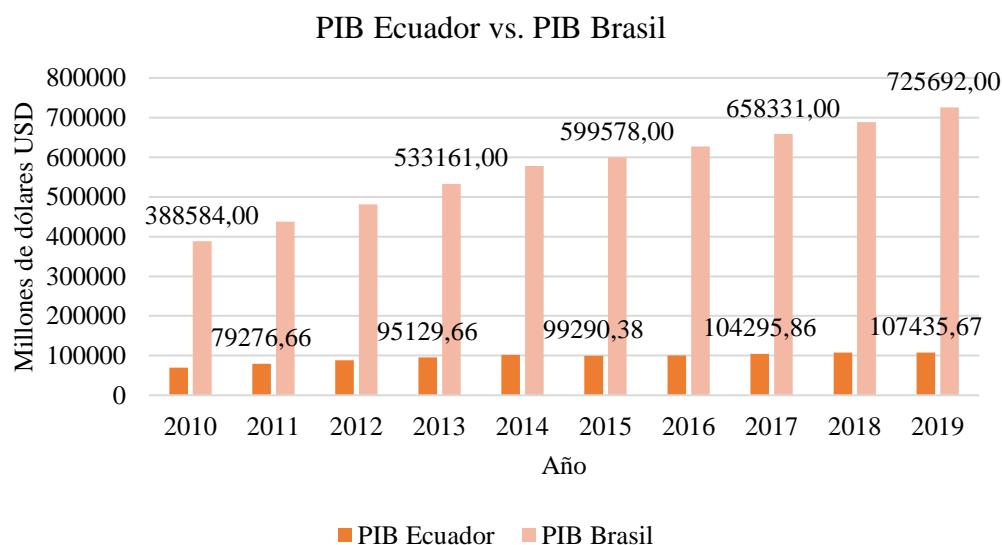
PIB Ecuador vs. PIB Brasil

Año	Variables	
	PIB Ecuador	PIB Brasil
2010	69555,36	388584
2011	79276,66	437638
2012	87924,54	481476
2013	95129,65	533161
2014	101726,33	577895
2015	99290,38	599578
2016	99937,69	626932

Año	Variables	
	PIB Ecuador	PIB Brasil
2017	104295,86	658331
2018	107562,00	688917
2019	107435,66	725692

Figura 27

PIB en Ecuador vs. PBI en Brasil



Se puede notar que el PIB brasileño es en promedio seis veces mayor al PIB ecuatoriano y esto depende de varias variables que contribuyen a que esto suceda. En Brasil habitan cerca de 209 millones de personas mientras que en Ecuador tan solo son 17 millones teniendo una relación de 12:1 personas, es decir, mientras más personas mayor será su PIB debido a que existirá mayor consumo de las familias, superior gasto público para cubrir las necesidades de la población y es posible que tengan mejores condiciones para invertir en dicho país.

En 2019 el PIB brasileño fue de \$ 725 mil millones de dólares un 5% más que su predecesor, los economistas esperaban un crecimiento mayor pero no se logró debido a la disminución del gasto público, el empeoramiento de las exportaciones e importaciones y el menor crecimiento

del consumo e inversión. El mayor aportante del PIB de ese año fue el sector de los servicios con cerca del 73.3% seguido de las industrias con 21.6% y la agricultura con 5.1% (Banco Central de Brasil, 2019).

El PIB ecuatoriano decreció en 0.11% respecto al 2018 debido a los diferentes problemas sociales y económicos que atravesó el país en donde se acumularon pérdidas de \$ 800 millones de dólares y se dio un fuerte contracción de la inversión pública y privada (Tapia, 2019).

Para disminuir los impactos de la disminución del PIB en la economía el gobierno ecuatoriano promulgó la Ley de Simplificación Tributaria que espera acumular \$ 600 millones de dólares y detener la caída prolongada de su economía (El Universo, 2020).

El sector de los servicios aporta con el 54.95% del PIB, le sigue el sector industrial con 35.38% y el agricultor con 9.67% en donde el 54.6% de su población se dedica a prestar servicios, el 26.8% a la agricultura y el 18.6% en la industria (Fondo Monetario Internacional, 2019).

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Sobre el Análisis de la Balanza de Pagos del Ecuador

El primer objetivo específico de la investigación fue:

“Describir el comportamiento histórico de la balanza de pagos con enfoque en la cuenta de servicios del Ecuador”

En el capítulo 2 se realizó un análisis histórico de las cuentas que intervienen en la balanza de pagos ecuatoriana y se pudo identificar que:

La cuenta corriente ha tenido déficit por más de 8 años consecutivos teniendo una leve mejoría en el año 2016 debido al establecimiento de Obstáculos Técnicos al Comercio Exterior como: cupos, licencias y permisos con lo que se frenó la importación de varios bienes y se incrementaron los precios de los productos ecuatorianos en mercados internacionales debido a que los exportadores debían hacer frente a las salvaguardas e incrementar dichos costos al precio final.

La IED es de suma importancia para el desarrollo del Ecuador debido a que busca mejorar su infraestructura, sectores económicos y crear nuevos sistemas y procesos que reduzcan el tiempo de reacción de los Operadores de Comercio Exterior y de quienes participan en el comercio internacional. En el año 2019 el gobierno presentó varios planes que buscaban mejorar el sistema portuario del país con la ampliación de muelles y dragado, mejoras de la infraestructura, modernización de equipos y capacitación del talento humano reduciendo los tiempos de la carga de importación y exportación en los terminales.

Ecuador recibe más servicios de los que actualmente presta, en los últimos 10 años el transporte marítimo ha tenido un crecimiento promedio anual de 2% mientras que el aéreo del 1%; pese a este minúsculo crecimiento se ha logrado la dinamización del transporte internacional, ingreso de nueva aerolíneas y buques con mayor calado y capacidad de hasta 14000 TEU's (contenedores de 20 pies), transporte con precios más competitivos y personal capacitado haciendo los procesos más eficaces y eficientes.

En el año 2019 se recibieron 19.4 millones de toneladas métricas en mercancías de importación transportadas en 1'121955 TEU's (contenedores de 20 pies) y 2800 frecuencias anuales de vuelos cargueros que traen consigo cerca de 12 y 17 toneladas métricas aportando a la balanza de pagos con \$ 442 millones de dólares; mientras que se exportaron 33 millones de toneladas métricas en 1'288568 TEU's y 864 frecuencias de vuelos cargueros contribuyendo cerca de \$ 1344 millones de dólares a la balanza de pagos.

El Índice de Desempeño Logístico ubica al Ecuador en el puesto 62 del ranking mundial en el cual destaca los tiempos que toma la aduana para nacionalizar las mercancías pasando de 5.08 a 3.93 días debido a que se simplificaron procesos con la interconexión de la VUE que integra a todas las instituciones que intervienen en el dicho proceso. Se espera que el gobierno destine recursos al Plan Estratégico de Movilidad 2013 – 2037 que tiene el objetivo de desarrollar todas las infraestructuras y áreas que forman parte del sector logístico con la finalidad de reducir en un 40% los tiempos de la logística nacional.

Sobre el Análisis de la Balanza de Pagos de Brasil

El segundo objetivo específico de la indagación fue:

“Describir el comportamiento histórico de la balanza de pagos con enfoque en la cuenta de servicios de Brasil”

En el capítulo 3 se describió el funcionamiento de la balanza de pagos brasileña y se llegó a las siguientes conclusiones:

Brasil centraliza sus decisiones de estado bajo tres focos principales sobre las cuales debe desarrollarse la economía que son: 1) la industrialización con eje de desarrollo, 2) ampliación significativa de las acciones sobre el estado de vida económica y social y 3) orientación hacia el mercado interno promoviendo el modelo ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones) lo que ha permitido que el país sea un referente de América Latina.

Brasil ha desarrollado una Nomenclatura Brasileña de Servicios (NBS) con lo que controla cada actividad que se exporta e importa en este sector, en el 2019 los servicios aportaron a la balanza de pagos con cerca de \$ 35486 millones de dólares aumentando el comercio y la dinamización la economía del país. Entre los servicios que más se exporta están: a) Servicios de envío por vías navegables de carga, b) Manejo de Contenedores y c) Otros servicios por manejo de carga y equipaje; mientras que los servicios que mayormente se importa están: a) Servicios de transporte marítimo, b) Servicio de transporte aéreo de carga y c) Servicios de cabotaje y transporte de combustibles.

Brasil en el año 2019 tuvo un PIB de \$ 7256 millones de dólares debido a que ha establecido políticas de desarrollo social, planes de aceleración y crecimiento prolongado de empresa públicas y privadas y centros de producción y generación de empleo. El sector de los servicios aporta con el 73.9% de los ingresos del PIB seguido de las industrias que contribuyen con 20.9% y por último la agricultura con 5.2%.

El Plan Nacional Logístico estableció directrices en las que se debe orientar el crecimiento del transporte en Brasil en donde se incluyeron planes de desarrollo de puertos marítimos, aéreos,

mejoramiento del sistema vial terrestre y adecuación de los medios ferroviarios a lo largo del país interconectado la costa con ciudades a través de corredores de carga.

Para incrementar la participación del sector privado se pusieron en marcha licitaciones y proyectos que permitan mejorar la calidad de la infraestructura en puertos y aeropuertos, bodegas, terminales de contenedores, avenidas, calles y zonas francas que ayuden a mejorar el Índice de Desempeño Logístico para el año 2020 mejorando los plazos de entrega de las mercancías, diseñando cadenas de suministros y reduciendo los días en despacho, documentación e inspecciones de carga de exportación e importación.

Sobre la Interpretación de Variables de la Balanza de Pagos de Ecuador – Brasil

El tercer objetivo específico de la investigación fue:

“Comparar las Balanzas de Pagos e identificar las políticas que fomentaron el desarrollo de servicios”

Al cruzar la cuenta de exportaciones de ambos países se pudo identificar que Brasil es superior a Ecuador debido a que Brasil durante el período de indagación tuvo un promedio de exportaciones de \$ 220640 millones de dólares mientras que Ecuador tuvo un promedio de \$ 21937 millones de dólares.

Los principales mercados de Brasil son: a) China con \$ 48000 millones de dólares, b) Estados Unidos con \$ 25100 millones, c) Argentina con \$ 17800 millones, d) Países Bajos y e) Alemania con \$ 71700 y 62000 millones respectivamente; mientras que los mercados de Ecuador son: a) Estados Unidos con \$ 6060 millones de dólares, b) Perú con \$ 1600 millones, c) China con \$ 1400 millones, d) Chile con \$ 1300 millones y e) Panamá con \$ 1200 millones de dólares.

Brasil cuenta con la Agencia Brasileña de Promoción – Apex que promueve las exportaciones e inversiones a través de ruedas de negocios, ferias internacionales y visitas técnicas

fortaleciendo la marca país, mientras que Ecuador cuenta con su Agencia Pro-Ecuador que diversifica mercados, ejecuta políticas de atracción de inversiones y promueve la IED en sectores estratégicos de la economía del país.

En cuanto al Índice de Desempeño Logístico Brasil se ubica en el puesto 56 y Ecuador en el lugar 62 del ranking mundial debido a que Brasil cuenta con mejores infraestructuras y tiene mejores tarifas internacionales por lo que su competencia en el transporte aumenta. El Ecuador le hace frente en las aduanas con la integración de la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE) presentando mejoras en el despacho aduanero debido a que integra más de 11 instituciones del estado que participan en el comercio exterior.

El PIB de Brasil supera notoriamente al de Ecuador principalmente por el número de habitante que hay en cada territorio, en el primero viven cerca de 209 millones de personas y en el segundo tan solo 17 millones dando una relación de 12:1 personas por lo que el consumo, gasto gubernamental, importaciones y exportaciones será mayor.

En el 2019 el PIB de Brasil fue de \$ 725 mil millones de dólares ya que se incentivó la creación de empleo y consumo a través del Programa de Producción y Generación de plazas de empleo, mientras que en Ecuador el PIB para ese mismo año fue de \$ 107 mil millones de dólares decreciendo por problemas políticos y económicos en donde el gobierno se vio obligado a establecer la Ley de Simplificación Tributaria con la finalidad de recaudar \$ 600 millones de dólares y frenar la caída de su economía.

Brasil ha concesionado y licitado grandes proyectos que incrementan su nivel de infraestructura logística y moderniza los puertos y aeropuertos reduciendo los tiempos de las diferentes cadenas productivas y de suministros, por otro lado, el Ecuador a través de la

concesión e inversión intentan aumentar la calidad de sus servicios, desarrollar las actividades que forman parte del comercio exterior disminuyendo costos y tiempos en dichas actividades.

Ecuador presta mayor atención a los servicios que comprenden el transporte y turismo descuidando otros sectores que podrían aportar de forma más considerable a la balanza de pagos mientras que Brasil a través del establecimiento de la NBS considera a todos los servicios como parte de un solo y controla sus actividades generando mayores ingresos a sus arcas fiscales.

Sobre la internacionalización de los servicios

El cuarto objetivo específico de la investigación fue:

“Proponer estrategias que podría el gobierno ecuatoriano adecuar para internacionalizar el sector de los servicios”

Brasil mediante el establecimiento de la NBS pudo identificar qué servicios aportan más a la economía y que sectores podrían reforzarse con la finalidad de incrementar la inversión y apoyar a dichas empresas y/o emprendimientos que tengan estrategias, planes de desarrollo y enfoques en la internacionalización; mientras que Ecuador presta atención únicamente al sector del transporte y viajes de turismo teniendo otros rezagados como: a) la comunicación, b) la construcción, c) el financiero y d) el informático que en el año 2019 aportaron con \$ 241 millones de dólares a la balanza de pagos.

Brasil ha conformado un grupo de instituciones estatales que controlan al sector terciario y direccionan las políticas de estado para incrementar y mejorar los servicios del país. Con la Agencia de Promociones se busca promover la IED sobre dicho sector y generar nuevos negocios alrededor de mundo, por su lado Ecuador con las oficinas de Pro – Ecuador expone la oferta exportable y afianza lazos comerciales con el resto de mundo.

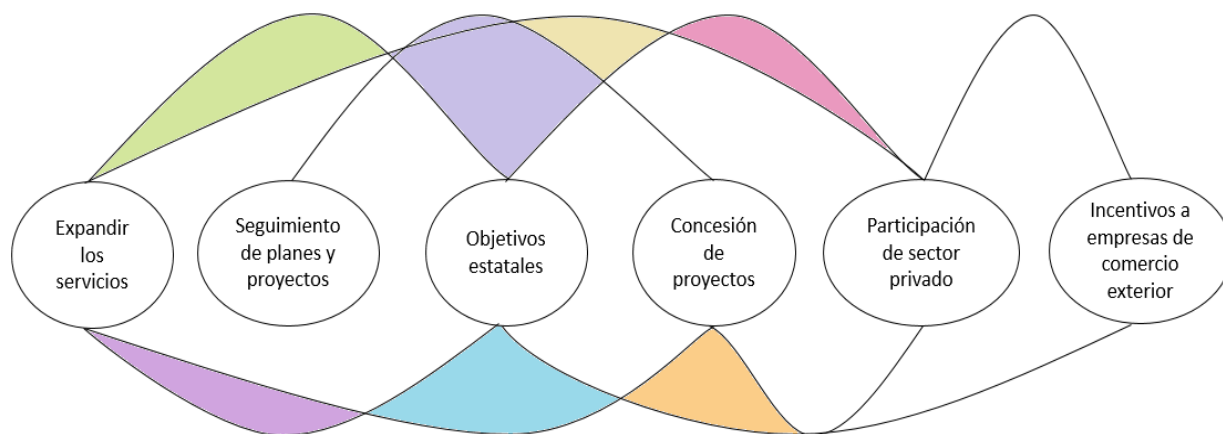
Las empresas brasileñas buscan la internacionalización debido a que tienen un mercado doméstico saturado, quieren diversificar el riesgo y reducir la capacidad ociosa de sus instalaciones, por lo tanto, generan propuestas para que empresas internacionales inviertan en su desarrollo y crecimiento en terceros países. Ecuador tiene un sector terciario poco desarrollado por lo que primordialmente deben invertir en su crecimiento para poder expandirse.

5.2. Recomendaciones

Con la establecimiento del diagrama de cuerdas para el Ecuador se han planteado las siguientes estrategias:

Figura 28

Diagrama de cuerdas Ecuador



Es fundamental que el gobierno central trabaje sobre planes y proyectos que ya han sido establecidos con anterioridad evaluando la capacidad, alcance y réditos que se obtendrán con el desarrollo de estos; de esta forma no se incurrirá en nuevas inversiones y se podrá mejorar la capacidad logística del país teniendo mejores tiempos de respuesta, servicio de calidad y procesos más eficientes.

Evaluar los objetivos de las principales instituciones que participan en el comercio exterior del país con la finalidad de evaluarlos y direccionarlos hacia el cumplimiento de metas establecidas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional con referencia a las variables del LPI en donde se pueden reducir tiempos y costos logísticos.

Concesionar grandes proyectos que mejoren los procesos de importación y exportación de mercancías, modernicen la infraestructura vial, generen servicios de calidad, desarrollen sistemas portuarios eficientes y que principalmente reduzcan los costos permitiendo ser más competitivos al país en el comercio internacional.

Orientar las estrategias gubernamentales al crecimiento del sector terciario y de empresas que participen en las cadenas de abastecimiento, comercialización, producción y traslado de mercancías con el objetivo de fortalecer a dicho sector creando mejores alianzas entre el sector público y privado.

Bibliografía

- Aaker, D., Kumar, V., & Day, G. (2003). *Investigación de Mercados*. México: McGraw - Hill.
- Adamic, L., & Adar, E. (2005). How to search a social network. *Social Network*, 187-203.
- Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (13 de Agosto de 2019). *ApexBrasil: ¿Cómo ayudamos a los exportadores?* Obtenido de <http://www.apexbrasil.com.br/es/quienes-somos>
- Aguirre, E. (15 de Enero de 2019). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2018*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf
- Albuja, J., & Herrera, G. (2018). *Repositorio de la ESPE*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/390518741/MANUAL-PARA-LA-ELABORACION-DE-PLAN-DE-TESIS-VERSION-FINAL-pdf>
- Armijos, A. (02 de Julio de 2017). *Logística y Transporte en Ecuador: Una Visión hacia el 2037*. Obtenido de <https://www.linkedin.com/pulse/log%C3%ADstica-y-transporte-en-ecuador-una-visi%C3%B3n-hacia-el-alfredo-armijos>
- Asia Global Institute. (2015). The role of services in global value chains. *The role of services in global value chains*, 3-5.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE . (13 de Diciembre de 2017). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE* . Obtenido de <http://www.aeade.net/servicios/sobre-el-sector-automotor/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (15 de Marzo de 2017). *AEADE*. Obtenido de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/03/Sector-en-cifras_6-Marzo-2017.pdf
- Banco Central de Brasil. (Noviembre de 2019). *ICEX España - Exportación e Inversiones*. Obtenido de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2017705009.html?idPais=BR>

- Banco Central de Ecuador. (15 de Diciembre de 2019). *Boletín Trimestral de la Balanza de Pagos del Ecuador*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/297-bolet%C3%ADn-trimestral>
- Banco Central del Ecuador. (29 de Enero de 2014). *Banco Central y Cuentas Regionales*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/740-el-banco-central-del-ecuador-presenta-los-resultados-de-las-cuentas-regionales>
- Banco Central del Ecuador. (29 de Marzo de 2018). *La Economía Ecuatoriana creció 1.4% en el 2018*. Obtenido de https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1158-la-economia-ecuatoriana-crecio-14-en-2018#_ftnref3
- Banco Central del Ecuador. (2018). *Notas metodológicas de la Balanza de Pagos del Ecuador*. Quito: BCE.
- Banco Central del Ecuador. (15 de Agosto de 2018). *Valor Agregado Bruto (VAB) Petrolero y no Petrolero*. Obtenido de <https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/1602171408/OpenDocument/opendoc/openDocument.faces?logonSuccessful=true&shareId=0>
- Banco Central del Ecuador. (15 de Enero de 2020). *Inversión Extranjera Directa*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/298-inversi%C3%B3n-extranjera-directa>
- Benalcázar, L. (16 de Febrero de 2015). *Los costos y cálculo del transporte*. Obtenido de <http://www.oas.org/usde/publications/Unit/oea75s/ch08.htm>
- Bianchi, E., & Szpak, C. (2014). Cadenas globales de producción: implicancias para el comercio internacional y su gobernanza. *Programa de Cátedras de la OMC - FLACSO*, 1-12.
- Borrayo, R. (2002). *Sustentabilidad y desarrollo económico*. México: McGraw Hill.
- Brasil Economía. (13 de Julio de 2018). *EFE Brasil*. Obtenido de <https://www.efe.com/efe/america/economia/el-sector-servicios-en-brasil-cae-3-8-mayo-con-respecto-al-mes-anterior/20000011-3689000>
- Brito, L., Sotomayor, G., & Apolo, J. (2019). Análisis y perspectivas del Valor Agregado Bruto en la economía Ecuatoriana. *X-Pedientes Económicos*, 7-36.

- Bucheli, R. (2014). *Evaluación del crecimiento de la Balanza de Servicios del Ecuador 2002-2012*. Quito: Universidad Católica del Ecuador.
- Buckley, P., & Casson, M. (1999). A theory of international operations. *European Research in International Business*, 1-20.
- Cabezas, M., Eguez, M., Hidalgo, F., & Pazmiño, S. (2001). *La dolarización en el Ecuador: Un año después*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Cabrales, V. (13 de Junio de 2017). *Corporación Universitaria de la Costa*. Obtenido de http://www.tecnar.edu.co/sites/default/files/cictar/lineas_proy_investigacion-1.pdf
- Cáceres, W. (2013). Las exportaciones y el crecimiento económico en Colombia 1994-2010. *Revista Apuntes del CENES*, 53-80.
- Camino, S. (2018). *Panorama de las Actividades de Servicios en el Ecuador*. Quito: Dirección Nacional de Investigación.
- Camino, S. (23 de Mayo de 2019). *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/firmas/panorama-del-sector-servicios-en-ecuador/>
- Carrasco, A., & Beltrán, P. (2014). La Política Monetaria en el Ecuador con Régimen Cambiario Dolarizado. *Fiscalidad*, 8-53.
- Casilda, R. (2002). La década dorada 1990-2000: Inversiones españolas directas en América Latina. *Universidad de Alcalá*, 01-23.
- Castillo, G., & Jiménez, J. (2013). Retos estratégicos de la industria hotelera española del siglo xxi: horizonte 2020 en países emergentes. *Tourism & Management Studies*, 13-20.
- Castro, J. (22 de 11 de 2019). *Brasil confía en 2021 como el gran año para el comercio exterior del país*. Obtenido de <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/comercio/brasil-confia-en-2021-como-el-gran-ano-para-el-comercio-exterior-del-pais>
- Castro, T. (15 de Enero de 2016). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2015*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF_MTOP_Boletin_Estadistico_2015.pdf

- Cobo, E. (2003). El comportamiento humano. *Cuadernos de Administración - Universidad del Valle*, 114-183.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe . (20 de Junio de 2014). *Informe de coyuntura Comercial del Ecuador*. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/ecuador_informe_de_coyuntura_comercial_n1.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo . (30 de Diciembre de 2018). *Informe Sobre el Transporte Marítimo*. Obtenido de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2012). Servicios, desarrollo y comercio: la dimensión reguladora e institucional de los. *Naciones Unidas*, 15-19.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2017). El papel de la economía y el comercio de servicios en la transformación estructural y el desarrollo inclusivo. *Reunión Multianual de Expertos sobre Comercio, Servicios y Desarrollo*, 1-26.
- Corporativo. (6 de Marzo de 2012). *La Tercera*. Obtenido de <https://www.latercera.com/noticia/economia-de-brasil-crecio-un-27-en-2011-frente-al-75-de-2010/>
- Criterios Digital. (11 de Septiembre de 2019). *El Ecuador ocupa el puesto 62 del índice de desempeño logístico*. Obtenido de <https://criteriosdigital.com/datos/rcriterios/el-ecuador-ocupa-el-puesto-62-del-indice-de-desempeno-logistico/>
- Deardorff, A. (2011). Comparative advantage and international trade and investment in services. In Comparative. *Advantage, Growth, And The Gains From Trade And Globalization: A Festschrift in Honor of Alan V Deardorff*, 105-127.
- Del Canto, E., & Silva, A. (2014). Metodología Cuantitativa: Abordaje desde la complementariedad en ciencias sociales. *Revista de Ciencias Sociales*, 12-32.
- Dwyer, C., Hiltz, S., & Passerini, K. (2007). Trust and privacy concern within social networking: A comparison of Facebook and MySpace. *Proceedings of the 30th Americas Conference on Information Systems*, 1-12.

- Ecuador en Cifras. (15 de Enero de 2015). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2014*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2014/Presentacion_Principales_Resultados_Transporte2014.pdf
- EcuRed. (25 de Marzo de 2020). *Brasil*. Obtenido de https://www.ecured.cu/Brasil?fbclid=IwAR0LjmQ_4XBQagQ6MMTLsO5-dDZw6Nq1kctQGBEUIJmMrdmWdV6284e8YM#Fuentes
- EFE. (27 de Mayo de 2019). Ecuador está 20 años atrás en innovación científica. *La Hora*, págs. 12-13.
- EFE. (03 de Enero de 2020). *Brasil registró en 2019 su menor superávit comercial desde 2015*. Obtenido de <https://www.infobae.com/america/america-latina/2020/01/03/brasil-registro-en-2019-su-menor-superavit-comercial-desde-2015/>
- Ekos. (2018). Explotación de minas y canteras: el petróleo sigue a la cabeza. *Ekos Business Culture*, 7-9.
- Ekos. (6 de Febrero de 2018). *Transporte y Almacenamiento*. Obtenido de <https://www.ekosnegocios.com/articulo/transporte-y-almacenamiento-indispensables-para-la-industria>
- El Comercio. (10 de Mayo de 2018). *El precio del crudo ecuatoriano mejora después de 42 meses*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/precio-crudo-ecuador-petroleo-produccion.html>
- El Telégrafo. (007 de Agosto de 2011). El Telégrafo. *Ecuador reduce su déficit en la balanza comercial en 2011*, págs. 15-16.
- El Telégrafo. (28 de Julio de 2016). El Telégrafo. *El superávit comercial llegó a \$ 404 millones*, págs. 20-22.
- El Universo. (21 de Febrero de 2017). *Camarón ya superó al banano en exportación*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/02/21/nota/6632644/camaron-ya-supero-banano-exportacion>

- El Universo. (07 de Mayo de 2019). *El Senae baja de 5.08 días a 3.93 días el tiempo para nacionalizar mercancías*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/05/07/nota/7319507/senae-baja-508-dias-393-dias-tiempo-nacionalizar-mercancias>
- El Universo. (1 de Enero de 2020). *Ley de Simplificación Tributaria publicada en el Registro Oficial*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/01/01/nota/7672095/registro-oficial-ley-simplificacion-tributaria>
- Espinoza, P. (2014). Matriz Productiva: El momento es ahora. *Ekos Negocios*, 4.
- Facchin, J. (12 de Octubre de 2018). *¿Cuáles son las ventajas y desventajas de las redes sociales para empresas?* Obtenido de <https://josefacchin.com/ventajas-desventajas-de-las-redes-sociales/>
- Ferrando, A. (2012). El multilateralismo y su Caballo de Troya. *Cámara de Exportadores de la República Argentina*, 2-15.
- Fondo Monetario Internacional. (Abril de 2019). *ICEX- España, Exportación e Inversiones*. Obtenido de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2016645948.html>
- Fondo Monetario Internacional. (31 de Octubre de 2019). *Perspectivas Económicas: Las Américas*. Obtenido de <https://www.imf.org/es/Publications/REO/WH/Issues/2019/10/22/wreo1019>
- Galindo, M. Á., & Malgesini, G. (1993). *Crecimiento económico: principales teorías desde Keynes*. España: McGraw - Hill Interamericana de España.
- Galli, E. (21 de Enero de 2020). *Trade News Argentina*. Obtenido de <https://tradenews.com.ar/el-dragado-posiciono-a-ecuador-en-el-club-de-puertos-aptos-para-buques-de-14-000-teu/>
- García, P. (2013). Comercio Global de Servicios: características generales y determinantes. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 1-70.

- Gruas y Aparejos. (15 de Diciembre de 2018). *Puertos y Maquinarias*. Obtenido de <https://www.gruasyaparejos.com/gruas-portuarias/puerto-maritimo/>
- Guerrero Bejarano, M. A. (2018). La importancia de las empresas de servicios en el desarrollo de los países de economías emergentes. *Innova Research Journal*, 1-5.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.
- Herrera, F. (13 de Julio de 2014). La Banca debe impulsar el cambio de la matriz productiva. *El Comercio*, págs. 1-2.
- Herrera, S. (2015). *Relaciones económicas bilaterales entre Ecuador y Brasil*. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4285?fbclid=IwAR19uszDol4fjvEZJID9hWoOL3Z6ExDKuOPYIsLJbE7BYg4rqiwikiNhvm9U>
- Herzberg, F., Mausner, B., & Bloch, B. (2011). *The Motivation to Work*. New Brunswick: Transaction Publisher.
- Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. (16 de Enero de 2015). *Contas Nacionais*. Obtenido de <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>
- Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. (05 de Enero de 2020). *Contas Nacionais*. Obtenido de <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>
- Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. (10 de Enero de 2020). *Indicadores IBGE : Contas Nacionais Trimestrais*. Obtenido de <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=72121>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (2014). *Directorio de emresas y establecimientos*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/DirectorioEmpresas/Empresas_2014/Principales_Resultados_DIEE_2014.pdf
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (01 de Enero de 2019). *Comercio Internacional y Balanza de Pagos*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/comercio-internacional-y-balanza-de-pagos/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (18 de Enero de 2020). *Anuario Estadístico de Transporte 2019*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_PPT.pdf

Instituto Superior de Procedimientos Aduaneros y Fiscales. (01 de Mayo de 2020). *Documentos y Procedimientos a la Importación*. Obtenido de <http://www.ispaf.institute/es/sud-america/tramites-aduaneros-en-brasil/Documentos-y-procedimiento-a-la-%20importaci%C3%B3n-en-brasil>

Invertia. (13 de Febrero de 2020). *El Español*. Obtenido de https://www.elespanol.com/invertia/economia/20200213/sector-servicios-brasil-crece-retrocesos/467204721_0.html

Johanson, F., & Wiedershein, F. (1999). The internationalization of the firm: Four swedish cases. *The Internationalization of the firm*, 27-43.

Khor, M. (30 de Marzo de 2012). *Third World Network*. Obtenido de <http://agendaglobal.redtercermundo.org.uy/2012/03/30/brasil-y-su-estrategia-de-desarrollo/>

La Información. (23 de Enero de 2013). *Brasil registró un déficit récord en cuenta corriente en 2012*. Obtenido de https://www.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/brasil-registro-un-deficit-record-en-cuenta-corriente-en-2012_CHIQyF1YGTIFxAgs45M831/

Lavado, C., & Millán, L. (1998). La teoría de los dos factores en la satisfacción del cliente. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 53-80.

Leandro, G. (13 de Julio de 2016). *Aula de Economía*. Obtenido de <https://www.auladeeconomia.com/articulo22.htm>

López, J. F. (30 de Enero de 2015). *Valor Agregado Bruto (VAB) - Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/valor-agregado-bruto-vab.html>

Mancilla, H., & Parra, J. (2010). *Estadística Descriptiva e Inferencial I*. México: Colegio de Bachilleres.

- Martins, C., & Brito, A. (05 de Marzo de 2019). *Programa de Alianzas e Inversiones*. Obtenido de <https://ideas.llorenteycuencia.com/2019/03/infraestructuras-un-sector-al-alza-en-brasil/>
- McMillan, M. (2014). Globalization, structural change and productivity growth, with an update on Africa. *World Development*, 11-32.
- Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (10 de Abril de 2019). *Oficina de Información Diplomática de Brasil*. Obtenido de http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/BRASIL_FICHA%20PAIS.pdf?fbclid=IwAR3PadHm6N2-pTWnLziBoy33Pf8-QZz-8DZRR5grj0zV2H4z7GzpUZ92FZE
- Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. (Diciembre de 2018). *Estatísticas do Comércio Exterior de Serviços - 2018*. Obtenido de <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-servicos/estatisticas-do-comercio-exterior-de-servicos/3906-estatisticas-do-comercio-exterior-de-servicos-2018>
- Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. (Enero de 2020). *NBS - Nomenclatura Brasileira de Serviços, Intangíveis e outras Operações que produzam Variações no Patrimônio*. Obtenido de <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-servicos/a-secretaria-de-comercio-e-servicos-scs-13>
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España. (01 de Enero de 2019). *Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España*. Obtenido de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2018799698.html?idPais=BR>
- Ministerio de Minería. (2016). Plan Nacional de Desarrollo del Sector Minero. *Plan Nacional de Desarrollo del Sector Minero*, 1-50.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversión y Pesca. (11 de Noviembre de 2015). *Cambio de la Matriz Productiva*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/el-crecimiento-economico-y-productivo-de-ecuador-es-inclusivo-y-democratico/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (Septiembre de 2016). *Como exportar a Brasil: Guía práctica sobre el proceso de importación*. Obtenido de

https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/ComoExportar/CEXBrasil_espanhol.pdf

Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información. (15 de Septiembre de 2019). *Ecuador fortalece atención a los ciudadanos con servicios de Identidad*. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/ecuador-fortalece-atencion-a-los-ciudadanos-con-servicios-de-identidad/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2013). *Plan de Movilidad Estratégico 2013-2037*. Quito: Registro Oficial.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (10 de Enero de 2015). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/08/SPTMF-Boletin-Estadistico-2014.pdf>

Ministerio de Turismo. (04 de Febrero de 2019). *El turismo ecuatoriano creció un 11% en 2018*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/el-turismo-ecuatoriano-crecio-un-11-en-2018/>

Ministerio de Turismo. (2015). *Rendición de Cuentas*. Guayaquil: NA.

Molero, J. (2005). Factores determinantes de la competitividad de los servicios: la importancia de la innovación. *Research Gate*, 71-91.

Mundo Marítimo en Latinoamérica. (04 de Junio de 2008). *Brasil, Ecuador y Perú participan en proyecto Manta - Manaos*. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/brasil-ecuador-y-peru-participan-en-proyecto-manta-manaos>

Observatorio de Complejidad Económica - OEC. (20 de Diciembre de 2018). *Brasil*. Obtenido de <https://oec.world/es/profile/country/bra/>

Ojeda Escobar, J. A., Jiménez Ríos, P. U., & Quintana Sánchez, A. (Enero de 2016). *Yura*. Recuperado el 10 de Julio de 2019, de <http://deceac.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2016/03/Protocolo-de-investigaci%C3%B3n.pdf>

Ojeda Escobar, J. A., Jiménez Ríos, P. U., & Quintana Sánchez, A. (Enero de 2016). *Yura*. Obtenido de <http://deceac.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2016/03/Protocolo-de-investigaci%C3%B3n.pdf>

- Oliva, R., & Suárez, F. (2007). Structural Reforms and The Competitive Environment of Firms. *Industrial and Corporate Change Advance Access*, 2-24.
- Organization for Economic Cooperation and Development - OCDE. (2014). Trade in Value Added. *Better Politics for a better life*, 1-16.
- Palmieri, F. (2017). La tesis de la desindustrialización temprana y el futuro de la industria manufacturera. *Política Industrial*, 1-47.
- Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard Business Review*, 71-91.
- Pro Ecuador. (06 de Mayo de 2018). *Fomento y promoción de exportaciones*. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/>
- Ros Martín, M. (2009). Evolución de los Servicios de Redes Sociales en Internet. *El Profesional de la Información*, 552-558.
- Rubalcaba, L., Gago, D., Ariano, M., & Tripathi, A. (2016). Services and Innovation for the Competitiveness of the Ecuadorian Economy. *Policy Research Working Paper*, 1-41.
- Sabra - Transporte Chileno. (16 de Febrero de 2020). *Transporte de carga a Brasil*. Obtenido de <http://www.sabrachile.cl/transporte/carga-brasil.html>
- Sastre, L. (2005). Simultaneidad de exportaciones e importaciones, curva y condición de Marshall. *Tribuna de Economía*, 209-222.
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2017 - 2021*. Quito: Senplades.
- Servicio de Rentas Internas. (21 de Agosto de 2018). *Ley Orgánica para el Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo y Estabilidad y Equilibrio Fiscal*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/ley-organica-fomento-productivo>
- Sosa, C. (13 de Febrero de 2017). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/exportaciones-ecuador-importaciones-balanzacomercial-petroleo.html>
- Stephenson, S. (2014). Global value chains: the new reality of international trade. *The E15 Initiative*, 1-18.

- Suñol, S. (2006). Aspectos teóricos de la competitividad. *Ciencia y Sociedad*, 179-198.
- Tapia, E. (27 de Diciembre de 2019). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/pib-ecuador-paro-banco-central.html>
- Teece, D. (1986). Transactions cost economics and the multinational enterprise an assessment. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 21-45.
- Tenesaca, F., & Hidalgo, G. (30 de Octubre de 2019). *Anuario de Estadísticas de Transporte*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_BOLETIN.pdf
- Teórico Accidental in Académica. (12 de Septiembre de 2011). *Economías Emergentes*. Obtenido de <https://niefcz.wordpress.com/2011/09/12/economias-emergentes/>
- The World Bank. (18 de Diciembre de 2018). *International LPI*. Obtenido de <https://lpi.worldbank.org/international>
- The World Bank. (21 de Febrero de 2020). *Country Score Card: Brazil 2007-2018*. Obtenido de <https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2018/C/BRA#chartarea>
- The World Bank. (21 de Febrero de 2020). *Country Score Card: Ecuador 2007 - 2018*. Obtenido de <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/ECU/2007/C/ECU/2007/C/ECU/2010/C/ECU/2012/C/ECU/2014/C/ECU/2016/C/ECU/2018>
- Trujillo, M., Rodríguez, D., Guzmán, A., & Becerra, G. (2006). Perspectivas teóricas sobre internacionalización de empresas. *Documentos de Investigación - Universidad del Rosario*, 5-67.
- Valdivia, E., & Razin, T. (2017). *Encuestas específicas de la balanza de pagos y la posición de inversión internacional*. 2017: International Monetary Fund.
- Venegas, M., & Gabriela, G. (7 de Junio de 2018). *Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques*. Obtenido de https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/F_Brasil.pdf?fbclid=IwAR3GVpeHahgNzub2J00Bi-baRI2wXlq5O-TisJtMz5JrlvQLxYUjLEAEfh4

Verdugo, W. (30 de Septiembre de 2010). *Tipos de investigación*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/wenceslao/tipos-de-investigacin-5327275>

Villena Izurieta, N. P. (2015). El Ecuador y el proceso de cambio de la matriz productiva: consideraciones para el desarrollo y equilibrio de la balanza comercial. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-10.

World Integrated Trade Solutions. (16 de Diciembre de 2018). *Ecuador Datos comerciales básicos*. Obtenido de <https://wits.worldbank.org/CountrySnapshot/es/ECU/textview>

Xinhua. (25 de Agosto de 2018). *América Economía*. Obtenido de <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/sector-servicios-de-brasil-abrio-7800-empresas-en-2016-en-plena-recesion>

Xinhua, M. (01 de Abril de 2019). *Inversión extranjera directa crece 126,5% en Ecuador en 2018*. Obtenido de <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/inversion-extranjera-directa-crece-1265-en-ecuador-en-2018>