



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

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

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

**TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERÍA EN
COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION INTERNACIONAL**

AUTORA: SANTAFÉ QUIROZ, PAOLA GABRIELA

**TEMA: “EL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO TERRESTRE
EN EL ECUADOR CON LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD
ANDINA, SU APORTE PARA LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN
LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA”**

**DIRECTOR: ING. SANTACRUZ, PATRICIO
CODIRECTOR: MSC. VINUEZA, JENNY**

QUITO, MARZO 2015

**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL**

CERTIFICADO

ING. PATRICIO SANTACRUZ
MBA. JENNY VINUEZA

CERTIFICAN

Que el trabajo titulado **“EL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO TERRESTRE EN EL ECUADOR CON LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, SU APOORTE PARA LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA”**, realizado por la Srta. Paola Gabriela Santafé Quiroz, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la ESPE, el Reglamento de Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE.

El mencionado trabajo consta de un documento empastado y un disco compacto el cual contiene los archivos en formato portátil de Acrobat (PDF). Autorizan a la Srta. Paola Gabriela Santafé Quiroz que lo entregue al Ing. Fabián Guayasamín, en su calidad de Director de la Carrera.

Quito, Marzo 2015



ING. PATRICIO SANTACRUZ
DIRECTOR



MSC. JENNY VINUEZA
CODIRECTOR

**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Paola Gabriela Santafé Quiroz

DECLARO QUE:

El Proyecto de grado denominado **“EL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO TERRESTRE EN EL ECUADOR CON LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, SU APOORTE PARA LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA”**, ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme las citas que constan al final del presente trabajo, cuyas fuentes se incorporaran en la bibliografía.

Consecuentemente este trabajo es mi autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado de mención.

Quito, Marzo 2015



Paola Gabriela Santafé Quiroz

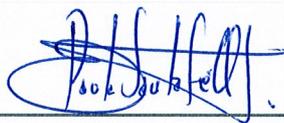
**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL**

AUTORIZACIÓN

Yo, Paola Gabriela Santafé Quiroz

Autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE, la publicación en el repositorio digital de la Institución del proyecto titulado **“EL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO TERRESTRE EN EL ECUADOR CON LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, SU APOORTE PARA LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Quito, Marzo 2015



Paola Gabriela Santafé Quiroz

DEDICATORIA

A mi Padre Amado DIOS, por ser siempre mi guía, mi luz, mi fortaleza y quien me bendice en cada momento a través de cada una de las personas que forman parte de mi vida. A mis Padres y hermano por su amor infinito y apoyo incondicional, ustedes son mi bendición y fueron el camino para poder llegar hasta este punto de mi carrera.

AGRADECIMIENTO

A DIOS, por la vida que me regala, por bendecirme permitiéndome culminar mis estudios y ser mi guía en todas las metas que me propongo.

Mi eterno agradecimiento a mis Padres, Rubén y Blanca por ser mi apoyo en cada paso que doy, acompañándome en este largo y difícil camino siendo mi fortaleza en momentos difíciles, brindándome mucho coraje para luchar sin desanimarme y , por el esfuerzo que demostraron para darme una buena educación y buscar siempre lo mejor para mí.

A mi hermano Rubén, por sus consejos y cariño a lo largo de esta meta.

Agradezco a mi Universidad por acogerme en sus aulas, que me permitieron formarme como profesional, además a sus docentes y administrativos que me brindaron sus conocimientos y apoyo para seguir adelante.

A mi Director de tesis, Ing. Patricio Santacruz; y mi Codirectora Msc. Jenny Vinuesa, quienes con sus conocimientos, paciencia y gran espíritu de colaboración han dirigido la correcta culminación de este proyecto de tesis.

A los directivos de las distintas empresas de Transporte Internacional de Carga de la Ciudad de Tulcán, por su respaldo profesional, especialmente al Ing. Marcelo Salazar por la gestión incondicional prestada para la realización de la presente tesis.

INDICES DE CONTENIDOS

| | |
|--|-------------|
| DEDICATORIA..... | IV |
| AGRADECIMIENTO..... | V |
| INDICES DE CONTENIDOS | VI |
| INDICE DE TABLAS | VIII |
| INDICE DE GRAFICOS..... | IX |
| INDICE DE FIGURAS | X |
| INDICE DE CUADROS..... | XI |
| INDICE DE ANEXOS | XII |
| RESUMEN..... | XIII |
| ABSTRACT | XV |
| CAPÍTULO I | 1 |
| ANTECEDENTES | 1 |
| 1.1 Introducción | 1 |
| 1.2 Planteamiento del problema | 2 |
| 1.3 Objetivos..... | 7 |
| 1.3.1 Objetivo general | 7 |
| 1.3.2 Objetivos específicos | 7 |
| 1.4 Justificación..... | 8 |
| 1.4.1 Justificación Teórica..... | 8 |
| 1.4.2 Justificación Metodológica | 9 |
| 1.4.3 Justificación Práctica..... | 10 |
| 1.5 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN..... | 11 |
| 1.5.1 TIPO DE ESTUDIO..... | 11 |
| 1.5.1.1 Estudio Explorativo | 11 |
| 1.5.1.2 Investigación descriptiva | 12 |
| 1.5.2 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN | 12 |
| 1.5.2.1 Método Inductivo – Deductivo | 12 |
| 1.5.2.2 La observación..... | 13 |
| 1.5.2.3 Método de Análisis y Síntesis..... | 14 |
| CAPÍTULO II | 15 |
| DISPOSICIONES GENERALES DE DECISIONES CON LA CAN..... | 15 |
| 2.1 Decisión 399: Transporte internacional de mercancías por carretera | 15 |
| 2.2 Resolución 300 Reglamento de la decisión 399 | 19 |
| 2.3 Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario | 21 |
| 2.4 Centros Nacionales o Binacionales de Atención en Frontera..... | 24 |
| 2.5 Plan Nacional del Buen Vivir 2013 2017 | 24 |
| 2.6 Integración Latinoamericana..... | 27 |
| 2.7 Decisión 271: Sistema Andino de Carreteras..... | 32 |
| CAPÍTULO III | 35 |
| GESTIÓN DEL RÉGIMEN DEL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO 35 | |
| 3.1 Tránsito Aduanero Internacional..... | 35 |

| | |
|---|--------------------------------------|
| 3.1.1 Decisión 477..... | 35 |
| 3.1.2 Decisión 617..... | 36 |
| 3.1.3 Decisión 290..... | 38 |
| 3.1.4 Decisión 728..... | 39 |
| CAPÍTULO IV..... | 44 |
| DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL..... | 44 |
| 4.1 Comercio bilateral con los países fronterizos Ecuador y Colombia..... | 44 |
| 4.2 Análisis Externo - Diagnóstico PEST..... | 56 |
| 4.2.1 Análisis del factor económico..... | 57 |
| 4.2.2 Análisis del factor político..... | 62 |
| 4.2.3 Análisis del factor social..... | 66 |
| 4.2.4 Análisis del factor tecnológico..... | 68 |
| 4.3 Metodología de la investigación..... | 70 |
| CAPÍTULO V..... | 80 |
| DISEÑO DE LA PROPUESTA..... | 80 |
| 5.1 Matriz de impacto..... | 85 |
| 5.2 Involucrados En La Gestión Del Tránsito Aduanero Comunitario..... | 86 |
| 5.3 Infraestructura nacional de incentivo al transporte terrestre internacional .. | 88 |
| 5.4 Infraestructura regional de incentivo al transporte terrestre internacional ... | 92 |
| CAPITULO VI..... | 103 |
| 6.1 CONCLUSIONES..... | 103 |
| 6.2 RECOMENDACIONES..... | 104 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 105 |
| ANEXOS..... | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |

INDICE DE TABLAS

| | |
|--|-----|
| Tabla 1: Árbol de Problemas | 3 |
| Tabla 2: Árbol de Objetivos..... | 5 |
| Tabla 3: Pasos para la habilitación y registro de vehículos y unidades de carga | 19 |
| Tabla 4: Permisos Para Hacer Tránsito Internacional de Mercancías | 21 |
| Tabla 5: Objetivos del Buen Vivir..... | 24 |
| Tabla 6: Decisión 617 | 37 |
| Tabla 7: Balanza Comercial entre Ecuador y Colombia periodo 2009 – 2013..... | 44 |
| Tabla 8: Principales productos transportados de Ecu. hacia Col. – Año 2013 | 48 |
| Tabla 9: Balanza Comercial entre Ecuador y Perú periodo 2009 – 2013 | 51 |
| Tabla 10: Principales productos transportados de Ecu. hacia Perú - Año 2013..... | 54 |
| Tabla 11: Instituciones Públicas | 63 |
| Tabla 12: Empresas Entrevistadas..... | 71 |
| Tabla 13: Preguntas y objetivos de la Entrevista | 73 |
| Tabla 14: Directorio de personas entrevistadas..... | 74 |
| Tabla 15: Resultados de las entrevistas..... | 76 |
| Tabla 16: Involucrados en la gestión del tránsito aduanero comunitario | 86 |
| Tabla 17: Planes de Transporte | 91 |
| Tabla 18: Grupo 5: Conexión Colombia – Ecuador – Perú..... | 93 |
| Tabla 19: Grupo 6: Conexión Colombia – Ecuador II | 95 |
| Tabla 20: Grupo 7: Conexión Perú – Ecuador II | 97 |
| Tabla 21: Componentes Política Comercio Exterior | 99 |
| Tabla 22: Componentes Vinculación con el Gobierno Central | 100 |
| Tabla 23: Componentes Talento Humano | 101 |
| Tabla 24: Componentes Mejoramiento para las empresas de Transporte | 102 |

INDICE DE GRAFICOS

| | |
|--|----|
| Grafico 1 Balanza comercial Ecuador – Colombia periodo 2009 – 2013..... | 45 |
| Gráfico 2 Participación porcentual volumen exportaciones | 46 |
| Grafico 3 Participación porcentual volumen de importaciones..... | 47 |
| Grafico 4 Participación porcentual de las mercaderías transportadas | 49 |
| Grafico 5 Balanza comercial Ecuador – Perú periodo 2009 – 2013..... | 52 |
| Grafico 6 Participación porcentual volumen exportaciones Perú | 53 |
| Grafico 7 Participación porcentual de mercaderías transportadas Ecuador Perú ... | 55 |
| Gráfico 8 Esquema factores que intervienen en Ambiente general de empresa..... | 56 |
| Gráfico 9 Factores Económicos..... | 57 |
| Gráfico 10 Contribución del PIB al sector transporte | 58 |
| Gráfico 11 Evolución sector transporte y su aporte al PIB | 59 |
| Gráfico 12 IPC – IPP..... | 60 |
| Grafico 13 Capitulo IV: Operaciones aduaneras..... | 65 |
| Grafico 14 Tasa desempleo nacional | 67 |
| Grafico 15 IIRSA (Colombia-Ecuador-Perú) | 94 |
| Grafico 16 IIRSA (Colombia-Ecuador) | 96 |
| Grafico 17 Iniciativa Integración Infraestructura Suramericana (Perú-Ecuador)..... | 98 |

INDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1. Ejes de integración y desarrollo | 29 |
| Figura 2. Trazado del eje vial | 31 |
| Figura 3. GPS | 69 |
| Figura 4. Sistema de administración de flotas | 69 |
| Figura 5. Infraestructura..... | 70 |
| Figura 6. Plataformas logísticas | 89 |
| Figura 7. Plan Estratégico de Movilidad | 90 |

INDICE DE CUADROS

| | |
|--|----|
| Cuadro 1 Matriz de fortalezas..... | 81 |
| Cuadro 2 Matriz de Debilidades | 82 |
| Cuadro 3 Matriz de Amenazas | 83 |
| Cuadro 4 Matriz de oportunidades | 84 |
| Cuadro 5 Matriz de Impacto | 85 |

INDICE DE ANEXOS

- ANEXO A: PÓLIZA ANDINA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.... ¡Error!
Marcador no definido.
- ANEXO B: DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL.. ¡Error!
Marcador no definido.
- ANEXO C: CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA..... ¡Error!
Marcador no definido.
- ANEXO D: MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL ¡Error! **Marcador no
definido.**
- ANEXO E: PERMISO DE PRESTACION DE SERVICIOS ¡Error! **Marcador no
definido.**
- ANEXO F: POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL ¡Error! **Marcador
no definido.**
- ANEXO G: CERTIFICADO DE HABILITACIÓN DE VEHICULO ¡Error! **Marcador no
definido.**
- ANEXO H: CERTIFICADO DE IDONEIDAD..... ¡Error! **Marcador no definido.**
- ANEXO I: LIBRETA DE TRIPULANTE TERRESTRE ¡Error! **Marcador no definido.**

RESUMEN

El sector del comercio exterior es una fuente importante de recursos y mano de obra para la economía ecuatoriana, es por ello, que ha sido declarado como estratégico por el gobierno nacional. Y en eso se ha encaminado una serie de políticas públicas que buscan establecer el lineamiento general para su desarrollo. En ese sentido, se enmarca la presente investigación, concentrándose en el sector de transporte terrestre y su relación con los países limítrofes miembros de la Comunidad Andina.

El transporte terrestre internacional es una herramienta vital para la integración latinoamericana, ya que permite, comunicar a los agentes públicos y privados que realizan intercambio de mercaderías entre los países de la Comunidad Andina, como son en el caso de la investigación: Ecuador, Colombia y Perú.

La normativa que rige el transporte terrestre internacional está amparada en las Decisiones de la Comunidad Andina de Naciones, en estos documentos se establecen los aspectos principales para el normal desenvolvimiento del sector en base a la coordinación entre instituciones públicas encargadas de velar por el cumplimiento de la reglamentación y los actores privados donde se encuentran transportistas, agentes de aduana, depósitos temporales y empresarios.

El diagnóstico de la situación actual en el sector del transporte terrestre internacional está marcado, por la relación restrictiva que tiene el estado ecuatoriano hacia las importaciones; esto influye en una disminución del flujo comercial entre los países de la Comunidad Andina, afectando la condición económica de sus participantes.

Por el lado del sector público, a criterio de los involucrados debe existir una mayor apertura para entablar condiciones reglamentarias que permitan

desarrollar el sector en base al incentivo de inversiones estables en el sector del transporte terrestre.

PALABRAS CLAVE:

TRÁNSITO ADUANERO

TRANSPORTE INTERNACIONAL

COMUNIDAD ANDINA

INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

LOGÍSTICA

ABSTRACT

The foreign trade sector is an important source of resources and manpower to the Ecuadorian economy, which is why that has been declared as strategic by the national government. And that was aimed a series of public policies that seek to establish a general guideline for development. In that sense, this research is framed, focusing on the land transport sector and its relationship with neighboring countries members of the Andean Community.

International road transport is a vital tool for Latin American integration, allowing, communicate to the public and private agents that perform exchange of goods between countries of the Andean Community, such as in the case of research: Ecuador, Colombia and Peru.

The rules governing international road transport is covered in the decisions of the Andean Community of Nations, in these documents the main aspects for the normal development of the sector is established based on coordination between public institutions responsible for ensuring compliance with the regulation and private actors where carriers, customs agents, temporary storage and entrepreneurs are.

The diagnosis of the current situation in the international road transport sector is marked by the restrictive relationship of the Ecuadorian state to imports; this influences decreased flow of trade between the countries of the Andean Community, affecting the economic condition of its participants.

On the public sector side, in the opinion of those involved should be a greater openness to engage in regulatory conditions for developing the sector based on stable investment incentive in the land transport sector.

KEYWORDS:

CUSTOMS TRANSIT

INTERNATIONAL TRANSPORT

ANDEAN COMMUNITY

LATIN AMERICAN INTEGRATION

LOGISTICS

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

1.1 Introducción

El análisis situacional del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre tiene su incidencia en el intercambio comercial del Ecuador con los países de la Comunidad Andina, principalmente, con el fin de cumplir con el objetivo doce del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017 que indica “Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana”. Este es tanto de interés nacional, como de interés internacional ya que contribuye al mejoramiento y desarrollo de las sociedades y pueblos que integran un determinado país porque intervienen sus interrelaciones comerciales, sociales, culturales y hasta ciertas particularidades, y en este caso, de los pueblos ecuatorianos con los pueblos de los países de Perú, al sur, y de Colombia, al norte, que han conformado un mercado en el que no solamente se interrelacionan productos y/o servicios, sino también constituye la oportunidad de muchas familias a iniciar nuevos negocios, el establecer sus vidas en nuevas tierras y nuevas oportunidades para el conocimiento y emprendimiento.

El Comercio Exterior es una temática dentro de la cual tiene actualmente mayor énfasis por la influencia y el gran desarrollo que puede dar a un país el intercambio de mercancías y el establecimiento de alianzas para afrontar aquellas amenazas que constituyen grandes potencias como Estados Unidos, la Unión Europea y otros bloques económicos que tratan de abarcar todo el mercado potencial olvidándose de los países subdesarrollados. Es ahí donde interviene el Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017 cuyo objetivo doce promueve la integración internacional a través de sus diferentes organismos pertinentes,

ofreciendo instrumentos necesarios y datos estadísticos importantes para el manejo adecuado de información que contribuya al establecimiento de proyectos que aporten al crecimiento local y de sus familias.

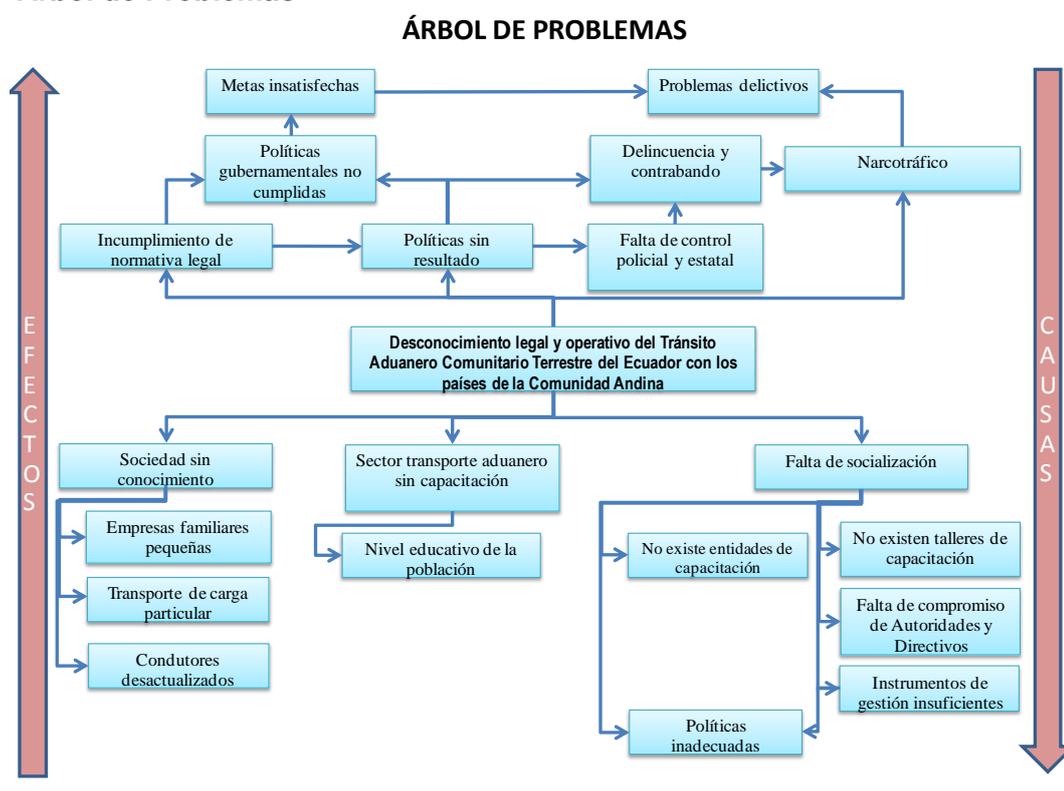
El proceso de desarrollo de este tema consiste en determinar las variables que se deben tomar en cuenta, tanto en el plano político, legal, administrativo, económico, financiero, comercial y sectorial para generar espacios, dentro del transporte aduanero comunitario terrestre, para las microempresas, pequeñas y medianas empresas con el fin de integrar a las familias ecuatorianas al aparato productivo del país y que generen sus propios ingresos de manera sostenible que garanticen su Buen Vivir y el desarrollo de nuevas oportunidades, al mismo tiempo que genera al país resultados positivos en la balanza comercial.

1.2 Planteamiento del problema

El tránsito aduanero comunitario terrestre opera en nuestro país, tanto en Huaquillas, al sur, como en Rumichaca, al norte, generando situaciones que derivan en grandes problemas como el contrabando, el lavado de dinero, el narcotráfico, entre otros. Estos problemas son de interés nacional e internacional y a cada Gobierno le ha tocado implementar políticas que puedan controlar y normar de manera justa y equitativa las operaciones regulares que no afecten la economía de aquellas personas que laboran esforzadamente y cumpliendo las leyes vigentes. El desconocimiento legal por parte de las personas que operan los medios terrestres para movilizar la mercadería a diversos puntos entre los países de la Comunidad Andina, han originado que también sean víctimas de la delincuencia y de sus actos delictivos como se muestra en el siguiente árbol de problemas:

Tabla 1

Árbol de Problemas



Elaborado por: Paola Santafé

Las causas principales del Desconocimiento legal y Operativo del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre del Ecuador con los países de la Comunidad Andina son:

Una sociedad sin conocimiento cuyo origen se da desde sus fundadores, es decir de las empresas pequeñas y familiares, de las personas particulares que ofrecen el servicio de transporte de carga y al mismo tiempo por el desconocimiento de los propios conductores, o de la desactualización que tienen respecto a las nuevas normativas que se están implementando con la formación de los nuevos bloques económicos como la Comunidad Andina de Naciones y la Unión de Naciones Suramericanas.

El sector de transporte aduanero sin capacitación resulta otro elemento que genera este problema, ya que el nivel educativo de las personas en especial de los conductores que ofrecen este servicio, es bajo, es decir que tienen un nivel de primaria o secundaria pero sin que hayan terminado de conseguir su título de bachiller en alguna especialidad, lo que complica la socialización y capacitación de los nuevos procesos que se están implementando en materia de Comercio Exterior por el actual Gobierno.

Falta de socialización es la causa más importante y cuyas raíces vienen de que no existen entidades que se responsabilicen o promuevan la capacitación, específicamente, en la actualización de los conocimientos de los conductores y demás personas que ofrecen el servicio de transporte aduanero sobre la normativa vigente y demás resoluciones que los organismos pertinentes adopten con el fin de favorecer las interrelaciones comerciales. Esto, obviamente, ha puesto al descubierto que existen políticas inadecuadas que no funcionan y no dan los resultados que busca el Plan Nacional del Buen Vivir ya que no se crean los espacios (talleres de capacitación) y tampoco las autoridades y directivos de los transportes se han comprometido con este problema y sus instrumentos de gestión son insuficientes porque no se ocupan de los verdaderos elementos que ocasionan el problema fundamental.

Los efectos son altamente negativos, que abarcan problemas sociales, ya que el desconocimiento de las normativas da como resultado su incumplimiento, y muchas veces involuntario, y las políticas gubernamentales se ven afectadas en los resultados que se pretenden alcanzar, por tanto las metas no se cumplen.

Otro efecto negativo y cuyo resultado es preocupante es la falta de control policial y estatal lo que ocasiona que muchos delincuentes empiecen a desarrollar sus actividades aumentando su índice,

especialmente el contrabando y muchos de estos utilizan también el desconocimiento e ingenuidad de las personas para que sin conocerlo transporten la mercadería sin respaldos.

Esta actividad, lleva a otra consecuencia muy grave, que es el narcotráfico y con esto aumenta los problemas delictivos y sociales dentro de la sociedad ecuatoriana y con los pueblos vecinos de los otros países. De esto se concluye y se busca lo siguiente:

Tabla 2

Árbol de Objetivos



Elaborado por: Paola Santafé

El objetivo principal de este proyecto es Determinar el aporte del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre del Ecuador con los países de la Comunidad Andina y su participación para la inserción estratégica en la

Integración Latinoamericana para lograr y medir el cumplimiento del objetivo doce del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017; a través de medios (recursos necesarios) para obtener los fines deseados (resultados) como se muestra en el árbol de objetivos.

Promover cursos de técnicas de aprendizaje orientados a las empresas pequeñas, conductores y personas particulares que ofrecen este servicio para que sea más fácil la socialización de las disposiciones legales que se tomen conforme a la expedición de las mismas para que el servicio sea ejecutado de manera eficiente y observando de manera obligatoria lo que menciona las respectivas leyes.

Plan de capacitación comunitario interinstitucional entre las operadoras de transporte aduanero comunitario terrestre y las entidades estatales que se relacionan con esta temática para contar con personas particulares que abastezcan del servicio de manera responsable y cumpliendo los parámetros establecidos por la ley y las resoluciones del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), especialmente, además de que conozcan todas las actividades que se ejecutan en beneficio de los pueblos ecuatorianos.

Acuerdos interinstitucionales para que sean los entes públicos quienes brinden las pautas para generar instrumentos que ayuden a mejorar el servicio y cumplan todos los requisitos previstos por la ley, además que esto implica la asistencia técnica del SENAE para actualizarse y socializar de manera recurrente todos los cambios y acciones que favorezcan el crecimiento de las actividades económicas entre los países de la CAN.

Plan de Socialización que se elaborará independientemente de las capacitaciones ya que estos tienen el fin de actualizar sobre los cambios y disposiciones que se cumplen continuamente en la ejecución de las actividades de aduana y en las que intervienen el sector del transporte

aduanero comunitario. Este incluye la elaboración de cronogramas, la inclusión en talleres y reuniones sobre las temáticas relacionadas y finalmente, la elaboración de instrumentos de gestión referenciales como presupuestos, planificaciones estratégicas, entre otros para las diversas cooperativas, microempresas o asociaciones que participen activamente en este espacio.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Determinar el aporte del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre del Ecuador con los países de la CAN y su participación para la inserción estratégica en la Integración Latinoamericana para lograr y medir el cumplimiento del objetivo 12 del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017.

1.3.2 Objetivos específicos

- ✓ Establecer la fundamentación teórica en base al estudio de la normativa de la Comunidad Andina referente al Tránsito Aduanero Comunitario y su aporte a la integración latinoamericana.
- ✓ Analizar el Régimen del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre del Ecuador con los países de la Comunidad Andina de Naciones.
- ✓ Investigar la situación actual de los involucrados en base a las relaciones económicas y comerciales entre el Ecuador y los países de la Comunidad Andina de Naciones.
- ✓ Definir las estrategias de políticas públicas y el aporte del sector privado del transporte terrestre de carga para incrementar la relación comercial entre el Ecuador y los países de la Comunidad Andina de Naciones.

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación Teórica

El Ecuador es un país de Tránsito Obligatorio en la comunidad por su ubicación y por su situación geográfica estratégica; es un país intermedio en Latinoamérica, y quien quiera hacer un negocio por ejemplo de Perú a Colombia o con cualquiera de los otros países de la CAN necesariamente tiene que pasar por Ecuador; de allí que se necesita determinar los puntos de franqueamiento y de destino del tránsito aduanero comunitario terrestre, para que automáticamente toda la subregión se integre.

El Comercio Exterior representa actualmente, una oportunidad de grandes proporciones para cualquier país ya que representa altos ingresos y un mejor resultado en la balanza comercial, de igual manera tiene sus efectos negativos si las autoridades estatales no saben gestionar y tomar las decisiones correctas. De allí la importancia de que se realice un análisis para conocer la situación actual del Transporte Aduanero Comunitario Terrestre del país con el fin de analizar sus variables y en base a sus resultados impulsar este sector importante ya que través de este se incrementan las relaciones comerciales entre los pueblos andinos, entre sus familias y se aprende a convivir y a desarrollar mecanismos de doble beneficio.

La ley, en este caso, determina las reglas del juego ya que la sociedad necesita ser regulada, para evitar problemas naturales como cambio de moneda, peso de mercancías, el contrabando o actos delictivos que benefician a pocos pero perjudican a muchos, tratando siempre en lo posible de que sus actividades comerciales sean sostenibles y logren un adecuado nivel de ingreso que permita a las familias abastecerse de los principales servicios y también de gozar de derechos importantes como el esparcimiento, el ocio, la libertad, entre otros.

En este aspecto, entra el Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017, que actualmente busca consagrar los derechos garantizados por la actual Constitución del Ecuador mediante su régimen del Buen Vivir, además que también encierra derechos dentro del contexto económico impulsando la economía popular y solidaria como un eje central para que un país sobresalga de la pobreza e inequidad.

De esta manera el estudio técnico que se quiere realizar busca unificar estos criterios para garantizar y establecer los instrumentos adecuados para que las familias, las cooperativas, las microempresas, las asociaciones y todas aquellas organizaciones que representen la economía popular y solidaria sean participantes activos y principales de la economía nacional.

1.4.2 Justificación Metodológica

El desarrollo de esta investigación conlleva la participación de todos los actores, es decir, de la integración de las actividades reguladoras y promotoras del Estado, de las familias que se interrelacionan en el mercado entre los países y de aquellos factores que obedecen para que se realicen los convenios entre Estados para mejorar las relaciones comerciales especialmente.

El desarrollo de esta investigación busca identificar todos los actores que participan en ella, sus variables y analizar su comportamiento para normarlas y gestionarlas garantizando su continuidad y beneficiando a todo el sector, integrando acciones de lado y lado que busquen concretar los objetivos comunes, y en el caso del Estado alcanzar el Buen Vivir de la sociedad en general. En principio, se quiere diagnosticar el porqué del problema, analizar su conceptualización y exponer de manera cualitativa y cuantitativa los resultados encontrados durante la investigación para determinar las conclusiones y recomendaciones que servirán para

analizar el Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre que mejore las condiciones en que se desarrollan y ejecutan por parte de las personas que abastecen el servicio y transportan las diferentes mercancías a distintos destinos.

En conclusión es necesario incluir en el estudio a las entidades encargadas de armonizar y gestionar el comercio exterior entre los países de la CAN, estos se llaman Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), que intervienen en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera.

Estos organismos tienen la competencia principal de adoptar las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras. Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades deben adoptar manuales de procedimiento binacionales que faciliten el funcionamiento del comercio exterior entre los países de la CAN.

1.4.3 Justificación Práctica

El análisis del Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre tiene su finalidad de que las personas que se dedican a brindar este servicio conozcan de las leyes que deben cumplir para evitar contratiempos en los despachos de las diferentes mercancías tanto al sur como al norte del país, además de que deben conocer las políticas que las entidades gubernamentales han dictaminado de acuerdo a los convenios firmados para evitar ser víctimas de la delincuencia representado en sus acciones más comunes como el contrabando y el narcotráfico.

Justamente, el estudio pretende analizar sus elementos que plantea como objetivos, estrategias, medios e indicadores que sean útiles para desarrollar de mejor manera este sector y evitar que las pequeñas empresas, conductores y personas particulares que se dedican a la actividad comercial y al transporte de mercancías sean afectadas de manera directa o indirecta por el desconocimiento de la adopción de ciertas políticas y la implementación de normas que buscan regular su funcionamiento y mejorar el desempeño de las relaciones internacionales especialmente comercial y económico.

1.5 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

1.5.1 TIPO DE ESTUDIO

Los tipos de estudio que se van a realizar son: exploratorio, descriptivo y explicativo.

1.5.1.1 Estudio Explorativo

Esta investigación tiene su finalidad en descubrir la situación actual de aquellos puntos donde se comercializan las diferentes mercaderías utilizando el transporte comunitario terrestre, estos movimientos básicamente se dan en las fronteras con los países de Perú, al sur en Huaquillas, y con Colombia, al norte en Tulcán en el conocido puente de Rumichaca, que se caracterizan por contratar los servicios de transporte terrestre de carga y cuyos abastecedores del servicio deben estar debidamente aprobados por la SENA E cuando obtengan las autorizaciones respectivas para realizar la movilización de mercancías lícitas. A esto se suma la implementación de entrevistas dirigidas a los propietarios de estas empresas de transporte de carga, usuarios del sistema de servicio de aduana y a las autoridades que gestionan este sistema.

La exploración del campo donde se desarrollan estas actividades permitirá mirar de cerca aquellas situaciones que se dan en el diario vivir de sus actores, establecer las variables que influyen en la temática como el servicio de aduanas, el trámite, los medios de transporte, las unidades de carga, entre otros.

1.5.1.2 Investigación descriptiva

Esta investigación consiste en describir todas las temáticas que encierra el transporte aduanero comunitario terrestre del Ecuador empezando por las entidades que la regulan, sus modalidades y la manera de gestionarlo en base a la normativa legal.

Se incluye el plano normativo a nivel nacional y a nivel internacional con relación a las disposiciones legales que se han tomado en la Comunidad Andina y que afectan al interior del país y sus diferentes agentes que participan en este sistema de aduana.

Finalmente, se concluirá con el diseño de la propuesta que se busca para promover el comercio exterior, especialmente con la Comunidad Andina, los instrumentos a utilizarse y ciertos lineamientos estratégicos a plantearse para lograr un modelo exitoso basado en criterios validados y correctos a la realidad y a los recursos disponibles.

1.5.2 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

1.5.2.1 Método Inductivo – Deductivo

Este método es muy usual al usarlo en una investigación, y en el sistema aduanero no es la excepción ya que se pretende ir de lo particular hacia lo general para analizar el sistema aduanero en el Ecuador.

Los temas particulares serán los elementos que intervienen en el sistema aduanero como los medios de transporte, los modos de transporte, los tipos de mercancías, las unidades de cargas, los documentos de autorización, los documentos aduaneros que respaldan la movilización de mercancías, los agentes aduaneros, entre otros; para luego pasar a un nivel local de las entidades que intervienen en el sistema aduanero como los diferentes ministerios de transporte y obras públicas, de industrias, coordinador de la producción, etc., para luego pasar a nivel general según la normativa actual que impulsa la actual Constitución de la República del Ecuador en su Régimen del Buen Vivir, el impulso de la economía popular y solidaria y de las relaciones internacionales plasmadas en políticas y lineamientos estratégicos definidas en el Plan Nacional del Buen Vivir que son de observancia obligatoria para las entidades sujetas al nivel ejecutivo y de apoyo y/o asesoría para las demás funciones del Estado y gobiernos autónomos descentralizados (GAD's).

1.5.2.2 La observación

Este método se utilizará básicamente con la investigación exploratoria donde se recurrirá al campo para observar las diferentes situaciones que se dan en el transcurrir de las operaciones aduaneras entre el SENA, los clientes o usuarios y los encargados del transporte de las mercancías. Observar todo el proceso servirá para identificar ciertos problemas de retraso, falta de recursos, otorgamiento de permisos, entre otros que pueden influir en la eficiencia del proceso o de las actividades que se realicen diariamente.

Además este método puede incluir otras variables que no se pudieron apreciar en su momento pero que su influencia puede ser importante para la investigación y para la propuesta que se pretende realizar.

1.5.2.3 Método de Análisis y Síntesis

El tema de Tránsito Aduanero Comunitario Terrestre necesita ser analizado en cada una de sus partes para luego determinar sus explicaciones a los problemas que se han presentado o que pueden darse de continuar con una tendencia negativa descubierta, el objetivo es descomponer a esta temática para descubrir qué aspectos se pueden mejorar y sobre qué actividades se deben trabajar para mejorar el servicio fomentando el intercambio de mercancías lícitas, evitando problemas potenciales como el narcotráfico y el contrabando y aprovechando ciertas oportunidades actuales como el respaldo de las disposiciones legales de la CAN y además de la formación de otros bloques económicos o frentes asociativos entre los países latinoamericanos y suramericanos como la CELAC y la UNASUR.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES GENERALES DE DECISIONES CON LA CAN

El comercio de países miembros de la Comunidad Andina de Naciones es regulado conforme a las decisiones basadas en el Acuerdo de Cartagena firmado el 26 de mayo de 1969, el marco regulatorio de la Comunidad Andina de Naciones para tránsito aduanero se basa en las siguientes disposiciones:

2.1 Decisión 399: Transporte internacional de mercancías por carretera

Esta decisión nace como una medida sustitutoria de la Decisión 257 del Acuerdo de Cartagena considerando que el transporte internacional por carretera alcanzó un gran desarrollo así como un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento por lo que era necesario un marco normativo acorde con estos cambios con el fin de asegurar una eficiencia en el servicio estableciendo de forma clara y concisa las condiciones del contrato de transporte y las responsabilidades tanto del transportista como el usuario y destinatario.

Es así que la Comunidad Andina de Naciones adoptó esta Decisión ya que el transporte internacional de mercancías por carretera forma parte de uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena, destacando que también es una herramienta importante para la integración andina, que brindaba un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior. (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1997)

El Capítulo II: Principios Fundamentales la Decisión 399 establece que la oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en

los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida. Artículo 3.

El artículo 4 señala que los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional. (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1997)

El artículo 9 hace referencia a que el transporte internacional será prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.

Asimismo, el artículo trece señala que los países miembros conceden al transportista autorizado el derecho a ofrecer y prestar el servicio de transporte internacional. Y el artículo catorce, consagra el derecho al libre tránsito por parte de los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados.

El artículo 51 menciona que el conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, del cuidado y buen uso de los documentos de transporte entregado, así como de la custodia y conservación de las mercancías que transporta. Asimismo, representa al transportista autorizado ante las autoridades que ejercen el control en la ruta y ante el consignatario o destinatario en la entrega de las mercancías. (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1997)

La Decisión 399 recoge el principio de la responsabilidad en el cual el transportista asume su compromiso desde el momento mismo en que recibe las mercancías para ser transportadas al lugar indicado, su obligación radica en entregar las mercancías en el mismo estado en las que fueron recibidas y que consta en la carta de porte, entendiéndose que no debieran sufrir daño

alguno, y en caso que no fuera así, el transportista deberá reconocer el valor que tuviere la mercancía no entregada en las mismas condiciones, en el lugar asignado y en el tiempo en que correspondía, características de este tipo de obligación establecidas en el contrato.

Para cumplir con los objetivos establecidos por la CAN en la Decisión 399 es necesario que los transportistas conozcan sobre las disposiciones de tránsito tal y como lo establece el artículo 54 en el capítulo VI De la Tripulación en el cual añade que “Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio”. (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1997)

Para que sea viable el transporte internacional de transporte por carretera entre los países miembro de la CAN es necesario que se cumpla con lo dispuesto por el artículo 75, capítulo VIII Del contrato de transporte: el cual señala que El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes.

La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

El artículo 76 establece que “La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega”.

A partir de la introducción de la Decisión 399 el servicio de transporte internacional se ampara bajo un régimen de responsabilidad civil contractual, a través de normas dispuestas por la CAN con el fin de que se conozcan los

derechos y obligaciones que rige a todo el proceso de transporte y que se determinan con claridad para evitar conductas nocivas que puedan vulnerar el interés legítimo del contrato de transporte.

Se entiende que el contrato de transporte como creador de obligaciones exige del transportista autorizado responsabilizarse desde el momento que recibe las mercancías del parte del remitente, y a su vez concluye cuando hace la entrega al destinatario cumpliendo las leyes y reglamentos acordados.

De acuerdo a la Decisión 399 y buscando cumplir sus propias normas, se han emitido una serie de normas comunitarias:

- * Infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados.

La Decisión 399 se puede considerar como un progreso si es comparada con el régimen dado por la Decisión 257, en vista de que se limita la posibilidad del trasbordo en cuyo caso solo será dado como una excepción del transporte por carretera ante lo cual el artículo 21 insiste sobre el carácter excepcional del trasbordo, cuándo está acordado libremente entre el transportista y el cliente y cuando está previsto en la carta de porte internacional de carretera (CPIC).

Se puede destacar que la Decisión 399 como tratamiento normativo al sistema de transporte terrestre internacional en el ámbito de la CAN ha contribuido con gran precisión en materia de controles integrados tanto físicos como funcionales que han permitido incorporar políticas de desarrollo de zonas de frontera. Sin embargo a pesar del tiempo transcurrido desde su aplicación en la práctica aún se presentan inconvenientes en el funcionamiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF), lo cual se traduce en un ineficiente servicio que imposibilita la

agilidad en la movilidad del transporte internacional de carga por carretera principal objetivo planteado por la CAN dispuesto en la Decisión 399.

2.2 Resolución 300 Reglamento de la decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera)

Para el objeto de la presente investigación, se tomará en cuenta lo establecido en el capítulo II de esta normativa, que hace referencia a la habilitación y registro de los vehículos y unidades de carga.

DE LA HABILITACIÓN Y DEL REGISTRO DE LOS VEHÍCULOS Y UNIDADES DE CARGA

Tabla 3

Pasos para la habilitación y registro de los vehículos y unidades de carga

| Pasos a realizarse | Procedimientos |
|---|---|
| 1. Número de identificación del certificado de habilitación. | <p>Este número es asignado por el organismo nacional competente del país donde se solicita la habilitación, el cual se ubicara en la parte superior del documento.</p> <p>Este número estará conformado por la identificación del país miembro que otorgo el certificado, utilizándose las dos primeras letras de su nombre: Bolivia (BO), Colombia (CO), Ecuador (EC) y Perú (PE) luego una numeración ascendente que empieza con el 0001; y, finalmente los dos últimos dígitos del año de emisión del certificado.</p> |
| 2. Habilitación de nuevos vehículos | <p>La solicitud de habilitación de nuevos vehículos, debe contener las anotaciones correspondientes al certificado de idoneidad, por parte del organismo nacional competente.</p> <p>El permiso de prestación de servicios para los vehículos habilitados en el país miembro, debe contener las anotaciones correspondientes al certificado de idoneidad.</p> |
| 3. Renovación del certificado de habilitación. | <p>Previo al vencimiento del certificado de habilitación, el transportista autorizado deberá presentar una nueva solicitud de renovación del mismo.</p> <p>El organismo nacional competente tendrá un plazo de ocho días calendario para su expedición, contado a partir de la fecha de su presentación.</p> |
| 5. Registros en aduanas | <p>Las instituciones aduaneras de los Países Miembros llevarán un registro de los transportistas autorizados, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga.</p> <p>Para el registro, la autoridad aduanera del país de origen, utilizará el número de identificación del certificado de idoneidad y, en el resto de países en los</p> |

CONTINUA



| | |
|--|---|
| | <p>cuales el transportista autorizado ha solicitado operar, empleara el número de identificación del permiso de prestación de servicios.</p> <p>Para el registro de los vehículos, las autoridades nacionales utilizarán el número de identificación de los certificados de habilitación, y/o el código de registro correspondiente de las unidades de carga, asignados por los organismos nacionales competentes.</p> |
| <p>6. Registros de desvinculación de vehículos y/o unidades de carga.</p> | <p>Para retirar los vehículos habilitados y/o unidades de carga de propiedad del transportista autorizado, deberá solicitarlo al organismo nacional competente del país miembro que le otorgo el certificado de idoneidad y anexando el respectivo certificado de habilitación.</p> <p>Cuando de la flota de vehículos habilitados y unidades de carga se retire un vehículo vinculado, el transportista autorizado, dentro de un plazo de dos días hábiles a partir de la fecha de expiración del contrato de vinculación, comunicará tal hecho al organismo nacional competente del país que le otorgó el Certificado de Idoneidad.</p> |
| <p>7. Utilización por excepción de vehículos no habilitados y/o unidades de carga propias, de terceros o de otros transportistas autorizados.</p> | <p>Dentro de los dos días hábiles siguientes a la ocurrencia de los hechos de fuerza mayor o caso fortuito, el transportista autorizado deberá acreditar ante el organismo nacional competente, las autoridades de policía o de aduanas respectivas, sobre la utilización de vehículos no habilitados y/o unidades de carga propios, de terceros o de otros transportistas autorizados, para realizar la operación de transporte internacional.</p> |

Fuente: Resolución 300: Reglamento de la decisión 399 (Transporte internacional de mercadería por carretera) (1999)

Elaborado por: Paola Santafé

Es necesario mencionar que en lo concerniente al proceso de registro en aduanas, los transportistas autorizados deben tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- El organismo nacional competente que otorga el certificado de idoneidad o el permiso de prestación de servicios, comunicara por escrito al organismo nacional competente de aduanas del respectivo país, sobre el otorgamiento del certificado o permiso respectivo (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1999).
- Para el registro de vehículos habilitados y de las unidades de carga, el plazo será de dos días y se contará a partir de la fecha de presentación de la correspondiente solicitud al organismo nacional competente, el mismo que deberá comunicar por escrito este hecho al organismo

nacional competente de aduana de su país (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1999).

Tabla 4

Permisos Para Hacer Tránsito Internacional de Mercancías

| Nombre de Permiso | Institución Que Emite: | Tiempo Estimado De Entrega | Vigencia |
|--|--|-----------------------------------|-----------------|
| Certificado de Idoneidad C.I. | Agencia Nacional de Tránsito | 30 días | 5 años |
| Permiso de Prestación de Servicios P.P.S | Ministerio de Transporte del País Miembro de la CAN por el cual va a realizar el tránsito. | 30días | 5 Años |
| Certificado de Habilitación | Agencia Nacional de Tránsito | 8 días | 2 años |
| Libreta de Tripulante Terrestre | Dirección Nacional de Migración | 1 día | 1 año |
| Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil | Empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros | De 15 a 30 días | 1 año |

Fuente: DECISION 399: Transporte internacional de mercancías por carreteras, sustitutoria de la Decisión 257 (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 1997)

Elaborado por: Paola Santafé

2.3 Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario

Los países miembros de la Comunidad Andina, están aplicando desde enero del 2006 la decisión 617 sobre el tránsito aduanero comunitario, que actualiza la Decisión 477 para impulsar la libre circulación de mercancías. *Este régimen aduanero permite trasladar bajo una misma operación, mercancías desde la Aduana de un País Miembro a la Aduana de otro País Miembro, en el curso del cual cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros.* (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 2010)

Esta norma comunitaria permite consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros, facilitando su traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, todo ello sustentado en la utilización de documentos unificados y sistemas de intercambio de información entre las aduanas de los Países Miembros, complementado con el establecimiento de controles posteriores. (Comunidad Andina de Naciones - CAN, 2010)

La Decisión 617 en su Capítulo I, introduce nuevas definiciones con relación a la Decisión 477, entre las más importantes se encuentran:

Mercancías comunitarias:

- a. Las mercancías obtenidas, elaboradas, transformadas o producidas en el territorio aduanero comunitario y que cumplen con las normas de origen establecidas en la Comunidad Andina; y
- b. Las mercancías importadas para el consumo y en libre circulación en el territorio aduanero comunitario. (Consortio Analdex-CCL-Fedexpor, 2010)

Mercancías no comunitarias:

- a. Las mercancías que no cumplen los requisitos para ser consideradas como mercancías comunitarias.
- b. Las mercancías que pierdan su condición de comunitarias al ser exportadas a título definitivo fuera del territorio aduanero comunitario.

Modo de Transporte: El empleado para el transporte de las mercancías que entran o salen del territorio aduanero comunitario. Los modos de transporte pueden ser aéreo; carretero; ferroviario; marítimo; fluvial; lacustre y por instalación fija. (Consortio Analdex-CCL-Fedexpor, 2010)

Obligado Principal: La persona que suscribe el Documento Único Aduanero en la sección pertinente a tránsito aduanero comunitario y que es responsable ante la Aduana por la información en ella declarada y por el pago de los derechos e impuestos y recargos percibidos por la aduana, por las mercancías objeto del régimen de tránsito aduanero comunitario,

constituyendo una garantía a satisfacción de la Aduana. (Consortio Analdex-CCL-Fedexpor, 2010)

El Capítulo II, hace referencia a las disposiciones generales que deberán regir para todas las operaciones de tránsito de mercancías, medios de transporte y unidades de carga que utilizando uno o más modos de transporte siempre bajo el amparo del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario:

a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;

b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida;

c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro.

El Capítulo III de la presente Decisión hace referencia a la Gestión del Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario, recoge el principio que hace que la responsabilidad del obligado principal quien asumirá la responsabilidad de cumplir con las disposiciones de la presente Decisión, debiendo constituir el efecto una garantía a satisfacción de la aduana de partida.

Cabe resaltar la importancia del Artículo 8 de la Decisión que enuncia que las Aduanas de los Países Miembros permitirán la libre circulación de los medios de transporte y unidades de carga, con arreglo a las disposiciones establecidas en el ordenamiento jurídico comunitario y los Convenios Internacionales y Convenios Bilaterales de transporte suscritos por los Países Miembros que sean compatibles con el primero.

De igual manera el Artículo 11, señala la importancia de que todas las mercancías transportadas en toda operación de tránsito aduanero comunitario deberán estar amparadas por una declaración aduanera de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).

2.4 Centros Nacionales o Binacionales de Atención en Frontera (CENAF, CEBAF)

De acuerdo a la Decisión 502 de la Comunidad Andina CEBAF es: “Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF): El conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de río frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

El CEBAF podrá estar ubicado a la salida o ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero, si así lo convienen las partes involucradas.”

2.5 Plan Nacional del Buen Vivir 2013 2017

En base a los lineamientos del Plan Nacional del Buen Vivir emitido por la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (2012), se detalla lo mencionado por el objetivo doce, que se refiere a la inserción estratégica y la integración, que en sus puntos principales referentes al tema de investigación, menciona lo siguiente:

Tabla 5

Objetivos del Buen Vivir

Objetivo 12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana

| Diagnostico | Lineamientos |
|---|--|
| Complementariedad y convergencia de América Latina y el Caribe. | La integración para América Latina constituye la herramienta que permite potenciar su autonomía e impulsar proyectos de desarrollo en los distintos países de la región. La gran mayoría de los sistemas de integración subregional, buscaban mejorar los mercados internos |

CONTINUA



y transformar los patrones de producción para apoyar las estrategias nacionales.

En los momentos actuales América Latina y especialmente Sudamérica, ven a la articulación política como aspecto básico para el emprendimiento de cualquier proyecto de integración que les permitirá un mayor posicionamiento de la región a nivel global y el fortalecimiento de las capacidades de las sociedades domésticas y de la gobernanza internacional a nivel regional y subregional.

La CELAC, la UNASUR y la ALBA pese a tener distintos niveles de cohesión política, tiene como objetivo común ¡potenciar las capacidades nacionales para generar múltiples proyectos e iniciativas, independientemente de los modelos de desarrollo o visiones que informen sus gobiernos.

Objetivo 12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana

| Diagnostico | Lineamientos |
|---|--|
| Política comercial estratégica y soberana | <p>El régimen comercial ecuatoriano se ha caracterizado en los últimos años, por un cambio de políticas orientadas a incrementar la participación social en la economía.</p> <p>Los sectores económicos como el petróleo, la energía eléctrica, las telecomunicaciones y el transporte, que representan alrededor del 50% del PIB y que pueden ser reguladas por el Estado, generan paulatinamente condiciones para enfrentar la transformación de la matriz productiva.</p> <p>Para lograr una adecuada política comercial estratégica y soberana, esta debe articularse al conjunto de estrategias que promuevan el Buen Vivir, dentro del contexto de la diversificación económica optada por el actual gobierno desde el año 2008.</p> <p>El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión del 2010, incluye una serie de medidas destinadas a fomentar la sustitución selectiva de importaciones, la inversión y la producción de bienes de mayor valor agregado en particular por pequeñas y medianas empresas situadas en regiones al margen de los principales centros de negocios.</p> <p>Ecuador para lograr una mayor inserción estratégica en el mundo, debe construir condiciones de autonomía productiva que le permitan generar más valor y fortalecer sus exportaciones, ampliando tanto la oferta exportable como los destinos de mercado.</p> |



Objetivo 12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana

| Diagnostico | Lineamientos |
|--|---|
| <p>Consolidación de la integridad territorial y otras soberanías</p> | <p>La presión por el uso de recursos naturales es cada vez más evidente ante fenómenos universales como el calentamiento global, el crecimiento demográfico, el consumo de energía y el agotamiento de la frontera agrícola planetaria.</p> <p>Para el Ecuador es importante consolidar la presencia del Estado y de la sociedad en todo el espacio nacional, así como garantizar el cumplimiento de los tratados internacionales que establecen con claridad sus límites, pero también es necesario ejercer soberanía y usar los recursos de la órbita geoestacionaria y el espacio radioeléctrico, que tienen un límite y forman parte del patrimonio económico nacional.</p> <p>La asociación y concertación con otras naciones sudamericanas se vuelve necesaria para fortalecer la presencia de la región en la Antártida y prevenir su apropiación y explotación indiscriminada por parte de potencias extra regionales.</p> <p>El ejercicio de la soberanía depende de la capacidad del Estado de brindar condiciones de seguridad a su población, ya que la protección de sus derechos fundamentales es prioridad, para lo cual las políticas de seguridad deben garantizarlos y, al mismo tiempo, ser eficientes en el hecho de prevenir el ejercicio de la violencia. En este contexto la integración es un recurso de seguridad indispensable.</p> <p>La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, involucra una nueva forma de pensar de la cooperación para el desarrollo, basándose principalmente en el respeto a la soberanía nacional y a la no injerencia en asuntos internos, en el diálogo horizontal, en la igualdad de derechos y en la importancia de transferir conocimientos y experiencias, entre otros.</p> |

Objetivo 12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana

| Diagnostico | Lineamientos |
|---|--|
| <p>Integración fronteriza con enfoque de derechos</p> | <p>El Estado globalizado se caracteriza por hospedar una diversidad superpuesta de identidades múltiples (locales, extranjeras e híbridas, entre otras.), en las cuales la identificación con la nación puede ser parcial o contingente, más que esencial o definitoria.</p> |

CONTINUA



En Latinoamérica, si bien actualmente existen esfuerzos continuos de articulación entre fronteras destinados a promover su desarrollo, la complejidad de cada nación a lo interno y en sus relaciones con los otros genera que se creen condiciones de desarrollo desigual.

Además de la presencia de un enorme flujo comercial entre los dos países, se hallan también importantes vínculos sociales, culturales, políticos e incluso familiares, que confluyen para que este relacionamiento se vuelva más estrecho y, a la vez, más complejo.

El relacionamiento amistoso y efectivo entre los distintos países de América Latina a presentado problemas como la divergencias ocasionadas por temas como la delimitación de fronteras y el derrame de conflictos de una zona a otra, siendo este el principal obstáculo para el avance de la integración regional.

Los temas de exclusión, vulnerabilidad y bajas condiciones económicas y sociales se muestran con mayor intensidad con respecto a las regiones centrales de las naciones poderosas, lo que dificulta un proceso de integración; para esto la solución a estos problemas radica en un trabajo en conjunto de las zonas vecinales de los países limítrofes.

Fuente: Plan Nacional del Buen Vivir 2103 – 2017
Elaborado por: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo

2.6 Integración Latinoamericana

En la concepción moderna de desarrollo económico, sitúa al transporte terrestre como una fuerte herramienta que permite impulsar la conexión entre las comunidades latinoamericanas, pero que no es entendido en su real dimensión como facilitador de la integración latinoamericana. *Tal como lo menciona Muniz Costa (2012) en su investigación referente al tema de investigación, “el transporte terrestre entendido normalmente como un elemento de la infraestructura inductor del crecimiento económico, no es valorado debidamente por su capacidad de promover el desarrollo”*

Con la nueva visión integradora latinoamericana del siglo XXI, se busca investigar los mecanismos más idóneos que permitan incentivar el crecimiento económico de los países de la región, fundamentados en los

preceptos de distribución adecuada de la riqueza y en la asignación eficiente de los recursos, esto implica, la mayor participación de actores que se involucren en las políticas económicas disponibles para facilitar el desarrollo económico y social.

En ese sentido los acuerdos bilaterales y/o multilaterales entre los países de la región deben obedecer a un espíritu de integración, como lo establece Magalhaes (2009), *“los acuerdos de integración en materia de transporte se deben guiar por la obtención de resultados; de ahí, que se caractericen por la flexibilidad en su formulación”*

Un caso particular de la mencionado anteriormente, obedece al ejemplo de la realidad en la conexión terrestre entre Bolivia y Brasil; cuando los transportistas bolivianos utilizan tramos de carretera en territorio brasileño para llegar con mayor rapidez y seguridad en los viajes entre ciudades de Bolivia, que no están conectadas por el servicio de carreteras boliviano.

La integración latinoamericana en relación al transporte terrestre, tuvo su origen en el “Convenio de Mar del Plata”, suscrito en el año de 1977 por los países del Cono Sur del continente americano: Uruguay, Paraguay, Chile, Argentina y Brasil.

En el año 2000, los Jefes de Estado de América del Sur, se reúnen en Brasilia, para lanzar la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con la finalidad de “definir los corredores internacionales y las acciones entre los países para facilitar el transporte de mercadería”

El IIRSA, trabaja en base a Ejes de Integración y Desarrollo, “que son franjas multinacionales de territorio donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales”

Los Ejes de Integración y Desarrollo identificados como potenciales generadores de transporte terrestre para fomentar la integración latinoamericana son los siguientes:



Figura 1. Ejes de integración y desarrollo

Fuente: Infraestructura Regional Suramericana

Elaborado por: Infraestructura Regional Suramericana

- Eje Andino.- abarca los principales nodos de carreteras entre los países de Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.
- Eje Andino Sur.- sistema de conexión entre la frontera de Argentina y Chile.
- Eje de Capricornio.- conformada por las regiones australes de Brasil, la frontera norte de Argentina, la región oriental de Paraguay (Chaco), la región litoral de Bolivia (Santa Cruz de la Sierra) y el norte de Chile.
- Eje de la Hidrovia Paraguay – Parana.- es la zona de influencia de los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay.
- Eje de Amazonas.- corresponde a los ejes multimodal de transporte de los puertos del Océano Pacífico de Colombia (Buenaventura) y

Ecuador (Esmeraldas y Manta) y las ciudades brasileñas de Manaus, Belem y Macapá.

- Eje del Escudo de Guayanas.- es el área de influencia de la zona petrolera de Venezuela, Guayana, Surinam y Brasil.
- Eje del Sur.- corresponde a la Patagonia argentina y chilena ubicada en el extremo sur del continente americano.
- Eje Interoceánico Central.- El territorio delimitado incorpora los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú, las regiones de Arica, Tarapacá y Antofagasta de Chile, los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia, la República de Paraguay y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná.
- Eje MERCOSUR – Chile.- El área de influencia incluye las Regiones Metropolitana, Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule en Chile, las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, y Misiones, los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, San Pablo y Minas Gerais, la Región Oriental de Paraguay y la República Oriental del Uruguay.
- Eje Perú-Brasil-Bolivia.- El área de influencia destacada abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno de Perú, los departamentos de Pando, Beni y La Paz de Bolivia y los estados de Acre y Rondônia de Brasil.
- El corredor vial multimodal Manta – Manaus forma parte del eje Amazonas y merece una mención especial, al tratarse de un proyecto emblemático para el desarrollo del sistema de transporte terrestre del país.



Figura 2. Trazado del eje vial

Fuente: www.elcomercio.com.ec

Elaborado por: www.elcomercio.com.ec

El eje multimodal Manta – Manaos, busca la conexión a través de transporte terrestre y fluvial de la ciudad de Manta en el Océano Pacífico y la ciudad de Belem (Brasil) en el Océano Atlántico. El primer tramo comprende la conexión vía terrestre del puerto de Manta con Puerto Providencia en la provincia del Napo; el segundo tramo comprende la conexión fluvial entre Puerto Providencia y Puerto Nuevo Rocafuerte en la frontera entre Ecuador y Perú; el tercer tramo comprende la conexión entre Puerto Nuevo Rocafuerte y Manaos en la amazonia brasileña, para finalmente navegar por el Río Amazonas hasta la ciudad de Belem.

Adicional a los mecanismos de integración a través de la generación de soluciones de transporte, descritos anteriormente, en Centroamérica, se emitió en el año 2001, el Marco Regulatorio de Tránsito Aduanero, con la expedición del “Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre y el Formulario de Declaración e Instructivo”.

En este documento se establece las pautas que rigen para el paso de transportistas internacionales en tránsito por el territorio de los países centroamericanos, donde se debe cumplir la norma vigente y la documentación referente a la legislación nacional de cada país de tránsito.

En Centroamérica, está en marcha el Plan Piloto de Transferencia de Mercancías Aduaneras; este plan corresponde a un proceso basado en procedimientos efectivos que buscan reducir drásticamente los tiempos de espera aduanera, para agilizar el transporte de mercaderías. El Plan Piloto, tiene tres ejes de trabajo:

- Rediseño de procesos.- basado en flujos de información eficientes que eliminen trabas burocráticas.
- Herramientas tecnológicas.- uso de software con posicionamiento satelital para diseñar los trazados utilizados por los transportistas.
- Mejoramiento de la infraestructura.- inversión en adecuar el estado de las carreteras de los países centroamericanos.

La integración latinoamericana es una fuerte herramienta de política pública que viabiliza el desarrollo de la sociedad, en ese contexto, el transporte terrestre juega un papel preponderante para alcanzar la conectividad entre los países y permitir el intercambio eficiente de mercaderías. Tal como lo manifiesta Muniz Costa (2012, pág. 13), *“es preciso comprender la dinámica propia de cada región para establecer marcos legales, jurídicos e internacionales plenamente compatibles con sus realidades locales.”*

2.7 Decisión 271: Sistema Andino de Carreteras

El Sistema Andino de Carreteras (1990) es un esfuerzo multinacional entre los países de la CAN, cuyos objetivos del Sistema Andino de Carreteras son los siguientes, según el Artículo 1 de la normativa mencionada:

- a) Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permita un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones del área andina.

b) Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional y posibiliten la consolidación de los estímulos logrados por efecto de la desgravación arancelaria.

c) Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros entre y a través de los Países Miembros, por carreteras, como una contribución definitiva para el mayor conocimiento de su geografía y bellezas naturales, además de contribuir a la diversificación de las fuentes de divisas de cada uno de ellos.

d) Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir el mercado subregional y a lograr una total integración física continental.

El artículo 2 define los tipos de ejes viales como lo siguiente:

I) Ejes Troncales.- Los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino.

II) Ejes Interregionales.- Los que sirven de enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.

III) Ejes Complementarios.- Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales.

Los ejes viales en Ecuador, Colombia y Perú son los siguientes:

Colombia:

- Cúcuta- Bucaramanga- Socorro- Tunja- La Caro-Bogotá-Armenia- Alambrado- La Paila- Cali- Popayán- Pasto- Puente Rumichaca.

- Paraguachón-Maicao-Riohacha-Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye-Medellín- La Pintada- Cerritos- Cartago- Zarzal-Cali- Popayán-Pasto-Puente Rumichaca.

- Medellín-Pto.Triunfo-La Lizama-Bucaramanga-Cúcuta.

- Puente Terrestre Interoceánico.

- San Miguel (Frontera con Ecuador)- Villa Garzón -San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela).

- Girardot-Honda-Puerto Triunfo.
- Pamplona-Málaga-Tunja.
- Mocoa-Pasto-Tumaco.

Ecuador:

- Rumichaca - Tulcán - Ibarra - Quito- Aloag- Santo Domingo-Quevedo-Babahoyo-Guayaquil-Machala-Huequillas.

- Aloag - Ambato - Riobamba-Azogues-Cuenca- Loja - Velacruz-Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador)

- Esmeraldas-Santo Domingo.
- Puente San Miguel-Lago Agrio-Baeza-Pifo-Quito.
- Manta-Montecristi-Jipijapa-Guayaquil.
- Puerto Bolívar-Machala.

Perú:

- Aguas Verdes - Tumbes - Sullana - Piura - Chiclayo - Trujillo - Chimbote - Pativilca - Lima - Pisco - Camaná - Repartición - Moquegua - Tacna.

- La Tina - Sullana.
- Matarani-Arequipa-Juliaca-Puno-Desaguadero.
- Ilo-Moquegua-Humalzo-Mazocruz-Ilave-Desaguadero.
- Mazocruz-Pichupichuni-Desaguadero.
- Olmos-Corral Quemado-Tarapoto
- Pacasmayo-Cajamarca.
- Pativilca-Huaraz.

CAPÍTULO III

GESTIÓN DEL RÉGIMEN DEL TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO

3.1 Tránsito Aduanero Internacional

3.1.1 Decisión 477

La Decisión 477 de la Comunidad Andina de Naciones norma los aspectos regulatorios del Tránsito Aduanero Internacional de mercancías. Su principal punto es relacionar el trabajo de las aduanas de los países miembros de la Comunidad Andina.

Para lo cual establece los siguientes conceptos, según la Decisión 477 (2000) :

“Autoridades aduaneras.- Las autoridades aduaneras de los países por los que se desarrolla la operación de tránsito aduanero son las encargadas de efectuar las tareas de control aduanero establecidas en los acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países y ratificados en la legislación nacional de los mismos. Considerando lo anterior, se puede establecer que las autoridades aduaneras de los países ejercerán sus funciones conforme a lo siguiente:

- a) “a) Aduanas de Partida.- La aduana de un país miembro donde comienza una operación de tránsito aduanero internacional.
- b) Aduanas de Paso de Frontera.- La aduana de un país miembro, ubicada en una de sus fronteras, que interviene en el control de una operación de Tránsito Aduanero Internacional por la cual las mercancías cruzan con motivo de tal operación.
- c) Aduanas de Destino.- La aduana de un país miembro donde termina una operación de tránsito aduanero internacional”

Con el fin de agilizar y dar eficiencia en la coordinación del trabajo de las aduanas de los países miembros de la Comunidad Andina, se desarrolla el Proyecto de “Fortalecimiento de la Unión Aduanera en los países andinos

– GRANADUA”. Según la página web de la Comunidad Andina (2000) el principal objetivo del proyecto es “contribuir a consolidar el Mercado Común Andino, mediante el apoyo a las instituciones aduaneras nacionales, la armonización de técnicas y procedimientos, la agilización de las operaciones en aduanas y otras acciones”.

Los principales componentes del plan operativo del Proyecto GRANADUA incluyen los siguientes puntos de acción:

- Origen
- Nomenclatura Común Andina
- Arancel Integrado Andino
- Valoración en Aduanas de las mercancías
- Lucha contra el fraude
- Armonización de Regímenes Aduaneros
- Documento Único Aduanero
- Tránsito Aduanero
- Estadísticas del Comercio Exterior e Interandino
- Técnicas y Prácticas de Control posterior
- Apoyo informático en la Gestión Aduanero
- Acciones de apoyo a las Escuelas de Aduanas

3.1.2 Decisión 617

El alcance de la Decisión 617 Tránsito Aduanero Comunitario, aprobado el 15 de julio de 2005 y aplicable desde el 1 de enero de 2006 en el territorio aduanero comunitario conformado por los territorios aduaneros de los Países Miembros de la Comunidad Andina, en su aspecto principal se encarga de los procedimientos del tránsito comunitario aduanero comunitario, el mismo que se detalla en los siguientes aspectos:

Tabla 6

Decisión 617

El Obligado Principal solicitará la aplicación del régimen de tránsito aduanero comunitario, asumiendo las responsabilidades establecidas en esta Decisión.

Dentro de territorio comunitario se permite la libre circulación de mercancías comunitarias y no comunitarias, mercancías peligrosas y cargamentos especiales

Determinación de las mercancías que puede ser y no ser objeto de tránsito aduanero comunitario entre los países miembros, ya sea por razones de moralidad, seguridad y protección de la vida y de la salud.

Utilización obligatoria del (Documento Único Aduanero – DUA) para amparar al transporte y tránsito aduanero de mercancías.

Un mismo medio de transporte puede realizar el transporte de mercancías detalladas en diferentes declaraciones aduaneras (DUA), desde una o varias aduanas de partida hasta una o varias aduanas de destino.

El Obligado Principal constituirá la garantía económica ante la aduana de garantía y presentará ante la aduana de partida la declaración aduanera solicitando el inicio del tránsito aduanero comunitario

Si el transporte internacional se inicia en un tercer país, la primera aduana de entrada al territorio aduanero comunitario se constituye en aduana de partida.

En caso de no poder utilizarse los pasos aduaneros por razones de fuerza mayor, se deberá asignar una nueva ruta y plazo por parte de la autoridad aduanera más próxima, con previa constancia de la declaración aduanera utilizada para la operación.

Para el caso específico del transbordo de mercancías, se establece que esta operación puede ser solicitada a la aduana por el Obligado Principal o por el transportista autorizado, cuando deba realizarse por razones operativas o comerciales

Para concluir con las tareas llevadas a cabo en la aduana de paso de frontera, ésta procederá a la notificación del control efectuado mediante la transmisión del denominado “Aviso de Paso de Frontera” tanto a la aduana de partida como a la aduana de destino.

Toda mercancía en tránsito aduanero comunitario deberá asegurarse mediante la colocación de los precintos aduaneros, excepto cuando los medios de transporte, las unidades de carga y las mercancías no sean susceptibles de ser precintados.

Los Países Miembros podrán adoptar la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en medios de transporte, unidades de carga y mercancías, debiendo comunicar tal situación a la Secretaría General, al Comité Andino de Asuntos Aduaneros y a los demás Países Miembros de la Comunidad Andina.

CONTINUA



Para el transporte internacional de mercancías por carretera, las autoridades aduaneras de cada País Miembro procederán al registro de medios de transporte y unidades de carga para operaciones de tránsito aduanero comunitario.

La garantía económica deberá constituirse ante la aduana de garantía (pudiendo ser global o específica) debiendo ser calculada por la aduana de garantía con base al valor CIF de las mercancías transportadas.

Cuando se requiera la ejecución de la garantía económica, la aduana de garantía deberá remitir el documento de garantía solicitado por la aduana del País Miembro en el que se cometió la infracción.

Fuente: Decisión 617 - CAN

Elaborado por: Paola Santafé

3.1.3 Decisión 290

La información concerniente a la Póliza Andina de Responsabilidad Civil para el Transportador, se encuentra detallada en la Decisión 290 (1991), que en sus principales puntos menciona lo siguiente:

“Artículo 2.- La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Artículo 3.- Los Países Miembros no exigirán al transportador, para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias para realizar el transporte internacional por carretera al amparo de las normas del Acuerdo de Cartagena, la contratación de ningún otro tipo de seguro adicional que cubra los riesgos amparados en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo adoptados por esta Decisión.

Artículo 5.- Las empresas aseguradoras deberán contar, en los Países Miembros en los cuales la cobertura de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo van a ser válidos, con un representante que necesariamente será otra empresa aseguradora establecida en esos países, con amplias facultades para representarla judicialmente y atender, resolver, liquidar y pagar las reclamaciones que sean formuladas a su representada dentro de ese País Miembro.

Artículo 9.- Para la habilitación de los vehículos los organismos nacionales competentes de transporte de los Países Miembros exigirán la presentación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil. La cobertura de esta Póliza deberá estar vigente durante las operaciones de transporte internacional por carretera.”

3.1.4 Decisión 728

La información concerniente a la asistencia y cooperación entre Administraciones Aduaneras, lo dispone la Decisión 728 (2009) de la CAN, de acuerdo a los siguientes artículos que mantienen la información de mayor relevancia:

“Artículo 1.- Para los fines de la presente Decisión se entenderá por:

ADMINISTRACIÓN ADUANERA: El órgano de la Administración Pública nacional competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los tributos aduaneros, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los destinos y operaciones aduaneras y ejercer los privilegios fiscales, el control y la potestad aduanera.

INFORMACIÓN: Cualquier dato o reporte, ya sea registrado en documentos originales o copias certificadas, u otras comunicaciones.

INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ADUANERA: Toda acción u omisión que importe la violación de las disposiciones contenidas en la legislación aduanera, prevista como infracción administrativa y sancionable por la Autoridad Aduanera de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional de cada País Miembro

ILÍCITO ADUANERO: Toda acción u omisión en el ámbito aduanero que conlleve la violación o intención de violación de las disposiciones contenidas en la legislación aduanera o cambiaria, que se prevea como delito, de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional de cada País Miembro.

MEDIDAS PREVENTIVAS DE CONTROL: Son las medidas que adopta la Administración Aduanera dirigidas a limitar o impedir temporalmente el ejercicio de los derechos de disposición o administración sobre mercancías o pruebas de interés para un proceso; y, que le permiten asumir su custodia o control. Estas medidas pueden consistir en la aprehensión y/o incautación, inmovilización, retención, sellamiento, custodia, acompañamiento y seguimiento. También pueden imponerse con base en una orden de un tribunal o de la autoridad competente.

Artículo 2.- Los Países Miembros, a través de sus respectivas Administraciones Aduaneras, se prestarán asistencia mutua y cooperación e intercambiarán información para la correcta aplicación de la legislación aduanera y en particular para prevenir, investigar y combatir infracciones administrativas aduaneras y/o ilícitos aduaneros, de conformidad con las disposiciones de la presente Decisión.

Artículo 3.- El ámbito de aplicación de la presente Decisión abarca el territorio aduanero de los Países Miembros de la Comunidad Andina, con el propósito de que pueda desarrollarse:

1. El suministro de información idónea tendiente a:

2. La asistencia mutua de las Administraciones Aduaneras en todos los procedimientos sobre clasificación arancelaria, valor en aduana, origen, régimen aduanero y otros asuntos relevantes para la aplicación de la legislación aduanera.

Igualmente, esta asistencia podrá ser desarrollada en procedimientos administrativos, de investigación o procesos judiciales.

La asistencia mutua no es aplicable a las solicitudes de arresto, ni al cobro de, impuestos, recargos, multas o cualquier otro concepto por cuenta de cualquiera de los Países Miembros.

Las disposiciones de la presente Decisión se deben aplicar exclusivamente en beneficio de los Países Miembros y no otorgan a una persona natural o jurídica derecho alguno a obtener, eliminar o excluir cualquier evidencia y/o impedir la ejecución de una solicitud de asistencia.

3. La cooperación de las Administraciones Aduaneras en las siguientes áreas:

- a) En el establecimiento y mantenimiento de canales expeditos de comunicación a fin de facilitar el intercambio rápido y seguro de la información, propiciando la implementación de una red de transmisión de datos, sea electrónica o de cualquier otra naturaleza, que permita el intercambio de información;
- b) En el inicio, desarrollo y mejoramiento de programas de capacitación para su personal y en el intercambio de personal para el desarrollo de prácticas aduaneras;
- c) En el intercambio de personal y expertos en materias o tareas específicas; y,
- d) La asistencia mutua y la cooperación acerca de cualquier otro asunto de carácter administrativo que, de común acuerdo entre las Administraciones Aduaneras involucradas, se considere necesario para el logro de los fines perseguidos por esta Decisión.

Artículo 4.- La Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros, administrará una red de transmisión de datos, sea electrónica o de cualquier otra naturaleza, que les permita intercambiar información sobre mercancías, medios de transporte o unidades de carga, personas naturales o jurídicas, tendencias de infracciones administrativas aduaneras y/o ilícitos aduaneros y otros datos que faciliten la rápida y oportuna difusión de la información, con la finalidad de contribuir a la transparencia y mayor eficacia de control aduanero y lucha contra las infracciones administrativa aduaneras y/o los ilícitos aduaneros, de acuerdo con lo previsto en la Decisión sobre Régimen Andino de Control Aduanero y en la presente Decisión.

Artículo 5.- En la lucha contra las infracciones administrativas aduaneras y/o los ilícitos aduaneros, las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros ejecutarán acciones coordinadas de prevención, disuasión, investigación, intervención, persecución, represión y difusión.

En concordancia con lo dispuesto en el párrafo anterior, el Comité Andino de Asistencia Mutua y Cooperación propondrá programas comunitarios y nacionales para el desarrollo y el fortalecimiento de las medidas adoptadas en la presente Decisión, así como para promover el desarrollo y consolidación de la cultura de la tributación y de la leal competencia.

Artículo 6.- Para prevenir, disuadir, investigar, intervenir, perseguir y reprimir prácticas que configuren infracciones administrativas aduaneras y/o ilícitos aduaneros los Países Miembros, a través de sus respectivas Administraciones Aduaneras, se prestarán asistencia mutua y cooperación; e, intercambiarán la información que posean, de acuerdo con lo previsto en la presente Decisión. Se prestará atención especial a circunstancias en las que se presuma la existencia o realización de:

- a) Tráfico de mercancías relacionadas con actividades de contrabando, defraudación u otras infracciones administrativas aduaneras y/o ilícitos aduaneros;
- b) Tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas y estupefacientes, enumerados en los anexos I y II de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y demás disposiciones que los amplíen, modifiquen o complementen, destinadas a la producción ilegal (sustancias precursoras) y/o consumo de drogas, así como aquellas identificadas en las legislaciones nacionales de los Países Miembros sobre la materia;
- c) Tráfico ilícito de armas, municiones, explosivos, materiales nucleares o fisionables, así como materiales y equipos destinados a la producción de armas nucleares, biológicas y químicas;
- d) Tráfico ilícito de mercancías pertenecientes al patrimonio cultural de los Países Miembros;
- e) Tráfico de especies de flora y fauna en peligro de extinción de acuerdo con la Convención sobre el comercio internacional de las especies de fauna y flora amenazadas de extinción (CITES);
- f) Tráfico de residuos peligrosos o tóxicos;
- g) Tráfico de mercancías en violación de derechos de Propiedad Intelectual;
- h) Tráfico de mercancías adquiridas con recursos provenientes de actividades ilícitas; y,
- i) Cualquier otro tráfico de mercancías sometidas a restricciones o prohibiciones por las normas comunitarias o nacionales”

CAPÍTULO IV

DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

4.1 Comercio bilateral con los países fronterizos Ecuador y Colombia

El intercambio comercial entre Ecuador y Colombia se ha desarrollado principalmente en industrias como la automotriz, productos del mar, medicamentos, textiles y recursos energéticos.

Dentro de las exportaciones, el rubro más importante para el Ecuador, es el de vehículos ensamblados (de carga, urbanos y cuatro por cuatro), sumando un 23,26% del total, que para el año 2009, alcanzó un valor FOB en conjunto de \$ 157.40 millones. Por su parte el producto más importante durante el año 2009 fue la energía eléctrica, que represento el 7,25% (\$ 109.81 millones CIF), de las importaciones desde Colombia. En total se exportan a Colombia productos de 967 partidas arancelarias distintas, mientras que la oferta colombiana hacia Ecuador agrupa más de 2.908 partidas. (Camara de Comercio de Guayaquil, 2011)

Tabla 7

Balanza Comercial entre Ecuador y Colombia periodo 2009 – 2013

| Balanza Comercial Ecuador - Colombia en Miles de USD | | | | | |
|--|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Años | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Exportaciones | \$ 678.338 | \$ 793.062 | \$ 1.025.510 | \$ 1.059.110 | \$ 921.668 |
| Importaciones | \$ 1.485.168 | \$ 1.949.997 | \$ 2.141.580 | \$ 2.121.252 | \$ 2.219.294 |
| Balanza Comercial | -\$ 806.830 | -\$ 1.156.935 | -\$ 1.116.070 | -\$ 1.062.142 | -\$ 1.297.626 |

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando la tabla anterior, se puede observar que la balanza comercial entre Ecuador y Colombia en el periodo 2009 – 2013 ha sido deficitaria, sin embargo en los años 2011 y 2012 el déficit disminuye considerablemente,

debido básicamente a las medidas de comercio exterior impuestas por el actual gobierno, con respecto a la restricción de importaciones

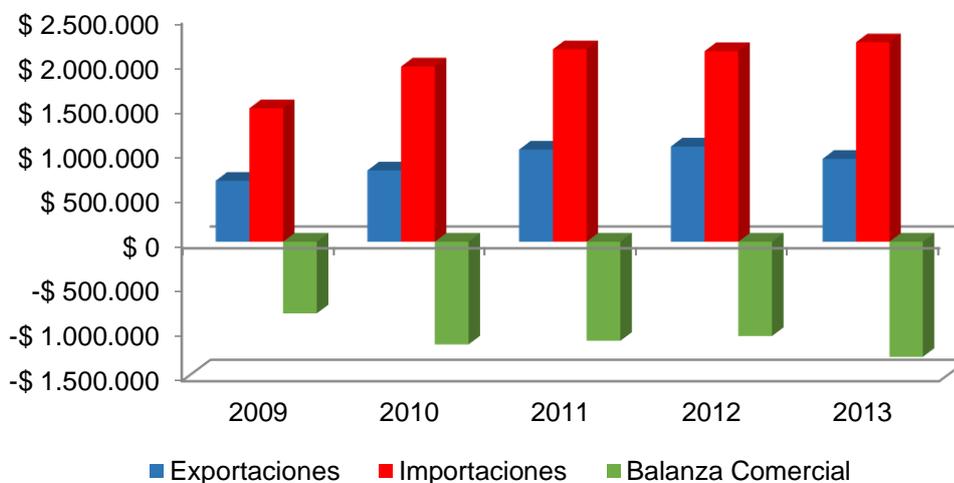


Grafico 1 Balanza comercial Ecuador – Colombia periodo 2009 – 2013

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Participación del Ecuador en el comercio del mercado Colombiano

Actualmente, Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones colombianas, seguido por, Panamá, Países Bajos, China, Venezuela, España, Hong Kong, Chile y Ecuador. Tal y como se muestra en la siguiente figura:



Gráfico 2 Participación porcentual volumen exportaciones

Fuente: ProExport, Guía Comercial de Colombia

Elaborado por: Paola Santafé

La participación de las exportaciones colombianas hacia el Ecuador en el año 2013, en relación a las exportaciones colombianas al mundo fue en promedio del 3,64% anual, con una tendencia relativamente creciente del 30% desde el año 2005 a niveles del -16% en el año 2009 y 6% en el año 2011.

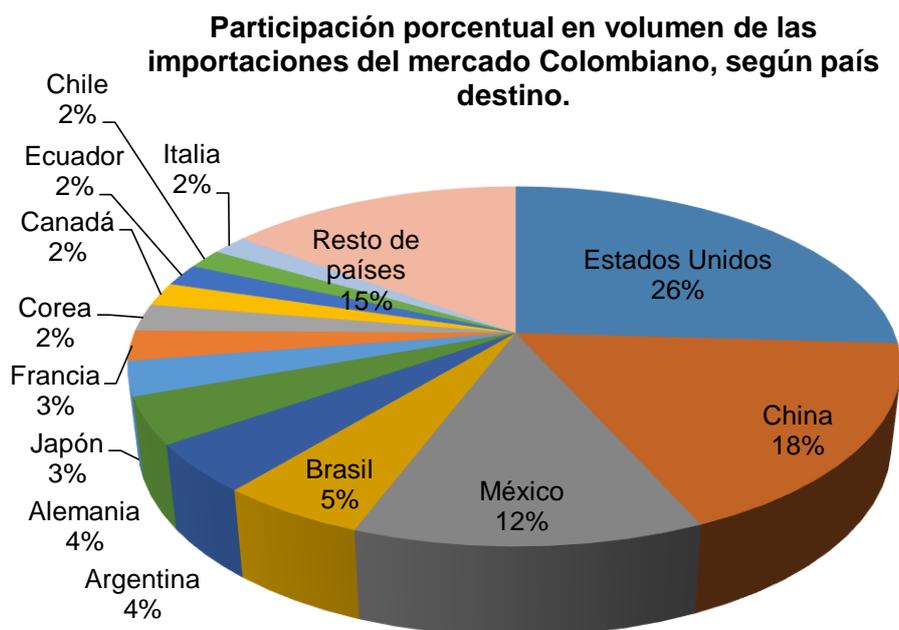


Gráfico 3 Participación porcentual volumen de importaciones

Fuente: Pro Export, Guía Comercial de Colombia

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando la gráfica anterior, se puede observar, que Colombia importa en mayor proporción De Estados Unidos con el 26%, seguido de Francia con el 18% y Corea con el 12%. En lo que respecta al caso específico del Ecuador, Colombia apenas importa el 1,99% de sus productos, entre los más destacado se puede mencionar al aceite de palma africana y sus derivados.

Comercio bilateral por carretera Ecuador – Colombia

Para analizar el comercio bilateral entre Ecuador y Colombia se empleó, las estadísticas de la Dirección General de Marina Mercante del Ecuador, en donde se establece que el 80% de la carga se moviliza vía marítima, 4% aéreo y el 16% terrestre, por lo tanto, en la siguiente tabla se muestra las exportaciones e importaciones en toneladas vía terrestre, según información anual y expresada para el año 2013:

Tabla 8

**Principales productos transportados de Ecuador hacia Colombia vía terrestre
– Año 2013**

| Detalles de productos | Toneladas | FOB en dólares | % Dólares |
|---|------------------|-----------------------|------------------|
| Café sin tostar, sin descafeinar | 1.217,21 | 2.618,56 | 19% |
| Filetes y demás carnes de pescado | 79,32 | 72,19 | 1% |
| Los demás aceites de palma y sus fracciones | 6.109,53 | 6.307,09 | 46% |
| Polipropileno en formas primarias | 62,4 | 50,08 | 0% |
| Vehículos, automóviles para transporte de personas con motor de embolo | 58,27 | 593,42 | 4% |
| Vehículos automóviles para transporte de personas con cilindrada superior a 1000c | 159,35 | 1.716,70 | 13% |
| Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías | 16,13 | 183,95 | 1% |
| Cascara, cascarilla, películas y demás residuos de cacao | 33,07 | 4,78 | 0% |
| Tableros de fibra de madera, y otras materias | 1.788,41 | 802,61 | 6% |
| Los demás preparaciones y conservas de pescado | 187,12 | 650,05 | 5% |
| Hilados sencillos con un contenido de fibras discontinuas acrílicas | 45,33 | 295,46 | 2% |
| Hilados retorcidos o cableados con un contenido de fibras discontinuas | 48,31 | 317,18 | 2% |
| TOTAL | 9.804,45 | 13.612,06 | 100% |

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando la gráfica anterior que en mayor porcentaje los productos que más se trasladan vía terrestre desde Ecuador hacia el mercado colombiano son: el aceite de palma africana y sus derivados en un 46%, lo que significa un total 6.109,53 Toneladas y \$ 6.307,09, siendo este producto uno de los

de mayor movimiento comercial entre estos países. Tal y como se puede observar en el siguiente gráfico:



Grafico 4 Participación porcentual de las mercaderías transportadas

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Ecuador y Perú

El comercial bilateral entre Ecuador y Perú, al ser países miembros de la Comunidad Andina, está normado tradicionalmente por los principios comerciales de esta institución, dentro de la cual las exportaciones originarias de Ecuador hacia el Perú tienen preferencias arancelarias totales (arancel efectivo es 0%), es decir que los productos del país ingresan la Perú sin el pago de aranceles.

Con respecto a lo anterior y sumado el hecho que a partir de la suscripción de los Acuerdos de Paz de 1998, el intercambio comercial entre ambos países se multiplico por más de siete veces, pasando de \$300 millones en este año a \$2.276 millones en el 2008 y \$3.079 millones en el año 2012. El año 2009, se caracterizó por una profunda crisis internacional en donde las exportaciones de Ecuador hacia el mundo fueron \$13.863 millones, 26,3% menos que en el 2008 que ascendieron a \$18.818 millones, en donde la balanza comercial con el Perú fue positiva para el Ecuador en \$314 millones. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013, pág. 29)

La balanza comercial de Ecuador con el Perú, durante el año 2012, continuo siendo positiva, alcanzando un nivel de \$903 millones a causa de un mayor aumento de las exportaciones del país del sur (12,8%), registrándose los siguientes datos: "Perú fue el tercer destino de las exportaciones ecuatorianas totales (\$1.991 millones), fue el noveno destino de las exportaciones ecuatorianas no petroleras (\$335 millones), fue el segundo destino de las exportaciones ecuatorianas petroleras (\$ 1.656 millones) y Ecuador fue el cuarto proveedor de la economía peruana". (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013)

Por otro lado, La oferta exportable ecuatoriana no petrolera en el Perú está constituida principalmente por productos con valor agregado, con distintos niveles de elaboración, lo que contribuye al crecimiento de la industria nacional y a la generación de empleo para mano de obra calificada, coadyuvando a superar el modelo primario exportador. En cuanto a la diversificación de la oferta exportable, el Ecuador exportó al Perú 993 partidas en el año 2012 y 1077 partidas en el 2011. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013)

Ecuador tiene como uno de sus principales objetivos, incrementar el comercio bilateral con el Perú a través de mecanismos que promuevan el

flujo de intercambio comercial, como es el caso de la simplificación de normas aduaneras, cooperación aduanera, homologación de requisitos sanitarios y procedimientos para el ingreso de productos de origen animal y vegetal; facilitación del transporte transfronterizo, entre otras como es el caso del último acuerdo firmado por los presidentes Rafael Correa y Ollanta Humala de Ecuador y Perú respectivamente, el cual tiene por objetivo seguir manteniendo la paz y fortalecer aspectos en relación al tema social, de infraestructura, conectividad, producción, comercio, inversión, turismo, seguridad y defensa, el tema ambiental y el energético.

Tabla 9

Balanza Comercial entre Ecuador y Perú periodo 2009 – 2013

| Balanza Comercial Ecuador - Perú en USD | | | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Años | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Exportaciones | \$ 939.436 | \$ 1.335.590 | \$ 1.766.270 | \$ 1.991.319 | \$ 1.882.868 |
| Importaciones | \$ 625.272 | \$ 977.643 | \$ 1.096.033 | \$ 1.087.851 | \$ 1.086.998 |
| Balanza Comercial | \$ 314.164 | \$ 357.947 | \$ 670.237 | \$ 903.468 | \$ 795.870 |

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando la tabla anterior se puede observar que la balanza comercial entre Ecuador y Perú ha sido positiva durante el periodo 2009 – 2014, siendo el año 2009 en el que presenta un menor valor, esto se debe a que durante este año se presentó una profunda crisis internacional y una caída en los precios del petróleo, lo que provocó una reducción importante en los volúmenes importados por el Perú. En lo que respecta en los años 2011 y 2012, se muestra una acelerada recuperación, aunque en estos dos años, el saldo favorable es menor al histórico.



Grafico 5 Balanza comercial Ecuador – Perú periodo 2009 – 2013

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Participación del Ecuador en el comercio del mercado Peruano

De acuerdo a la información publicada por ProEcuador (2013) “los principales destinos de exportación de los productos peruanos son China, Estados Unidos, Suiza, Canadá y recientemente Japón. Para el año 2012 China, Estados Unidos y el Japón aumentaron su participación respecto al año anterior”. Como se muestra en el siguiente gráfico.

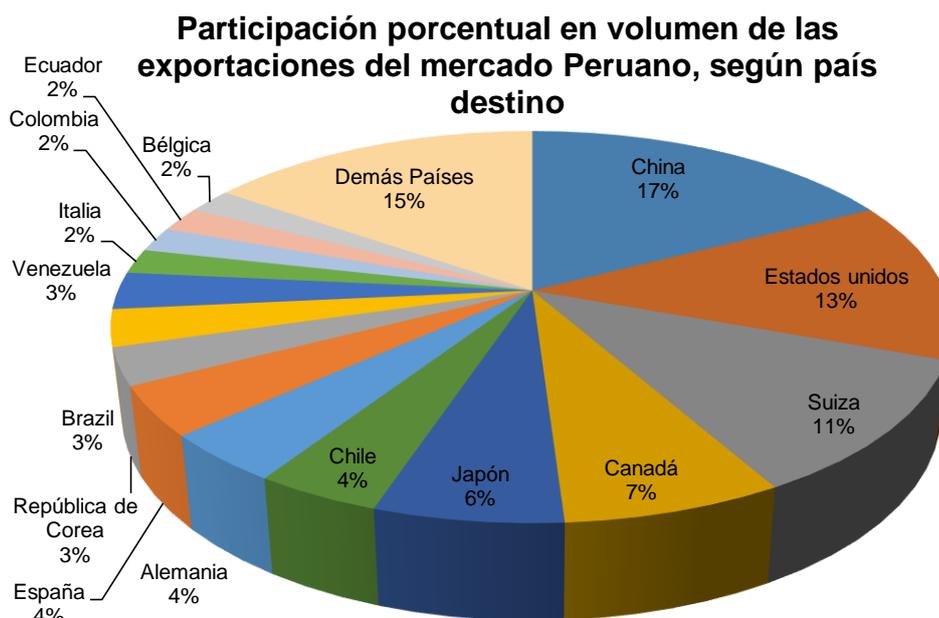


Gráfico 6 Participación porcentual volumen exportaciones Perú

Fuente: (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013)

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando el gráfico anterior, se puede observar que el Ecuador representa el 2% en la participación total de las exportaciones peruanas a diferencia de China que represente el 17%, Estados Unidos el 13% y Suiza el 11%. Entre los productos que más exporta el Perú se puede mencionar a: plata, oro, cobre, harina, aceites (livianos y preparaciones), derivados del petróleo, gas natural licuado, café sin tostar, entre otros.

Comercio bilateral por carretera Ecuador – Perú

Para analizar el comercio bilateral entre Ecuador y Perú se empleó como en el caso anterior, las estadísticas de la Dirección General de Marina Mercante del Ecuador, en donde se establece que el 80% de la carga se moviliza vía marítima, 4% aéreo y el 16% terrestre, por lo tanto, en la siguiente tabla se muestra las exportaciones e importaciones en toneladas vía terrestre, según información anual para el año 2013:

Tabla 10

Principales productos transportados de Ecuador hacia Perú vía terrestre - Año 2013

| Detalle del Producto | Toneladas | USD FOB miles de dólares | % Participación (USD) |
|---|------------------|--------------------------|-----------------------|
| Los demás tableros de partículas de madera | 17.002,58 | 10.720,92 | 27,21% |
| Las demás cocinas de combustibles gaseosos | 3.615,37 | 16.317,86 | 41,41% |
| Los demás preparaciones aglutinantes para moldes | 17,57 | 56,60 | 0,14% |
| Perfumes y aguas de tocador | 89,09 | 1.592,61 | 4,04% |
| Otras preparaciones para la alimentación de animales, las demás excepto para perros o gatos | 6.723,97 | 5.480,34 | 13,91% |
| Cacao en polvo sin adición de azúcar ni otro edulcorante. | 782,76 | 2.845,63 | 7,22% |
| Calzado impermeable que cubran el tobillo sin cubrir la rodilla | 845,82 | 2.375,97 | 6,03% |
| Pañales para bebés | 5,81 | 16,00 | 0,04% |
| TOTAL | 29.082,97 | 39.405,94 | 100% |

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Analizando la tabla anterior se puede observar que los productos que son transportados mayoritariamente por vía terrestre son: los productos correspondientes a la sub partida nandina 7321.11.19.00 Las demás cocinas de combustibles gaseosos en un 41,41%, seguido de 4410.19.00.00 Los demás tableros de partículas de madera en un 27,21% principalmente, tal y como se puede observar en la siguiente gráfica.

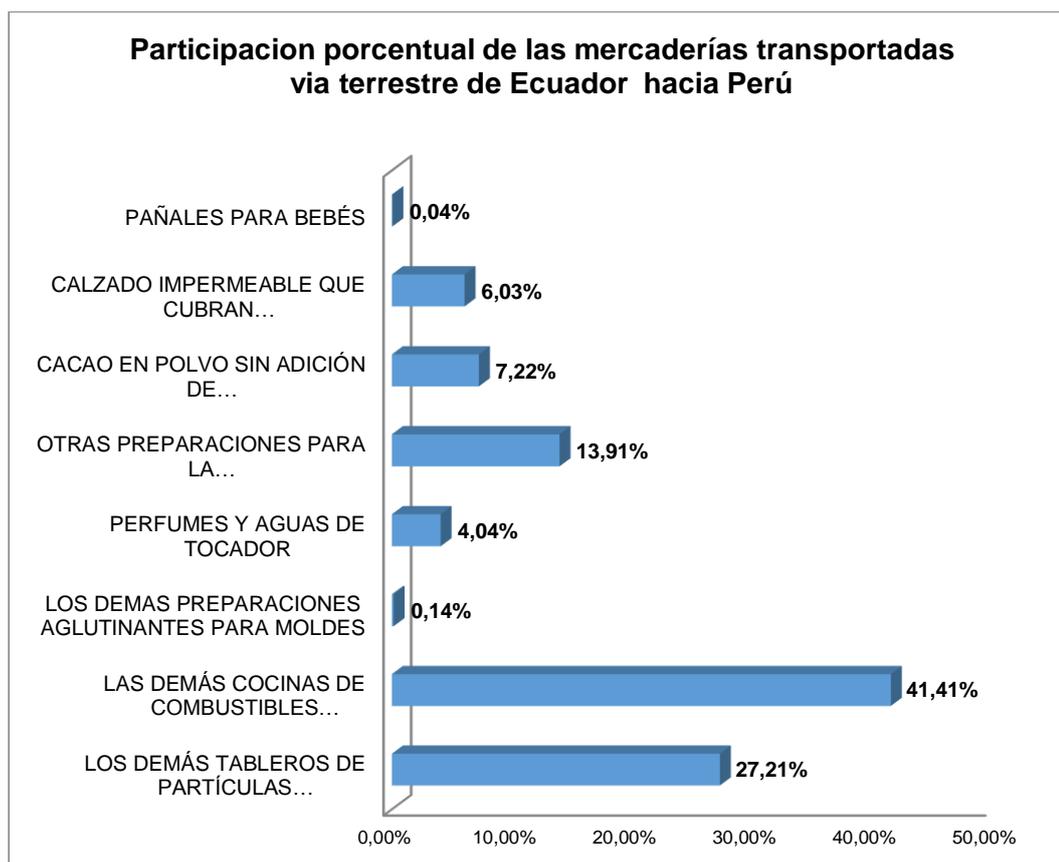


Grafico 7 Participación porcentual de mercaderías transportadas Ecuador Perú

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

En el caso de su infraestructura vial, Perú tiene aproximadamente 80,000 km. red de carreteras de los cuales un 15% está pavimentado. Sus principales vías son: la carretera Panamericana, que recorre más de 3.000 km por la costa y atravesando 10 ciudades del territorio peruano desde la frontera con Ecuador hasta Chile; la carretera Marginal de la Selva, que une a los pueblos del norte cercanos a la frontera ecuatoriana con los pueblos del sur, próximos a la frontera con Bolivia; y la carretera Central, que inicia en Lima y se dirige hacia la sierra peruana. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2012)

4.2 Análisis Externo - Diagnóstico PEST

El análisis PEST es una herramienta de gran utilidad que permite identificar los factores que afectan el entorno donde la empresa se desarrolla. Las variables que se analizan son: políticas, económicas, sociales, y tecnológicas.

En el siguiente gráfico se muestra las variables o factores anteriormente mencionados:

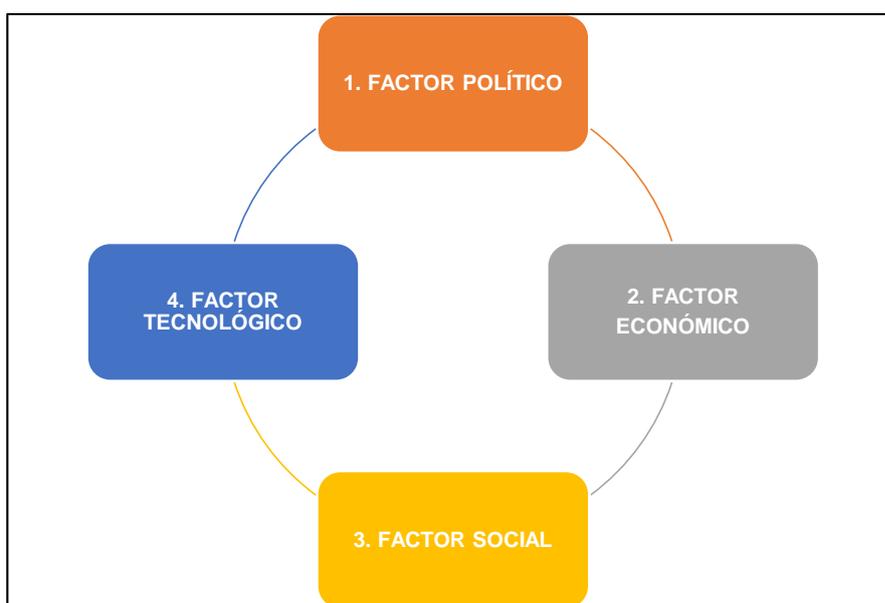


Gráfico 8 Esquema de los factores que intervienen en el Ambiente general de una empresa

Fuente: (Martínez Pedrós & Milla Gutiérrez, 2005, pág. 34)

Adaptado por: Paola Santafé

4.2.1 Análisis del factor económico

El análisis de factores económicos permite identificar qué variables son relevantes y en qué forma afectan a la empresa, con lo cual se determina la prosperidad y bienestar económico en general.

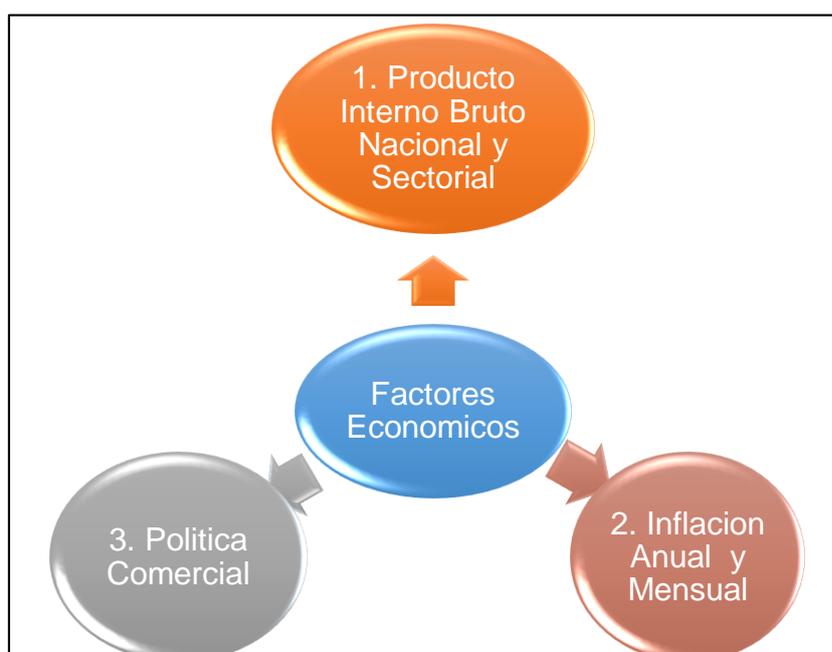


Gráfico 9 Factores Económicos

Fuente: (Martínez Pedrós & Milla Gutiérrez, 2005, pág. 34)

Adaptado por: Paola Santafé

Producto interno bruto

La economía ecuatoriana, siguiendo el patrón generalizado a nivel mundial en el que las economías presentan una creciente participación de los servicios en su producción, evidencia para 2011 un peso relativo del 59% de los servicios como porcentaje del PIB respecto del 41% para los bienes. De esa participación mayoritaria de los servicios en el PIB, el sector transportes aporta con un poco más del 12%, entre los más importantes (Revista Ekos Negocios, 2013).

El principal indicador macroeconómico que indica el tamaño de un sector de la economía es el Producto Interno Bruto (PIB), que en el caso del transporte, la contribución directa al PIB nacional, se ha mantenido primero en los años 2000 y 2001 en un 7% y segundo en el periodo que va desde el año 2002 hasta el año 2012 se ha mantenido en un 6%, teniendo un comportamiento estable que garantiza un ingreso constante de divisas.

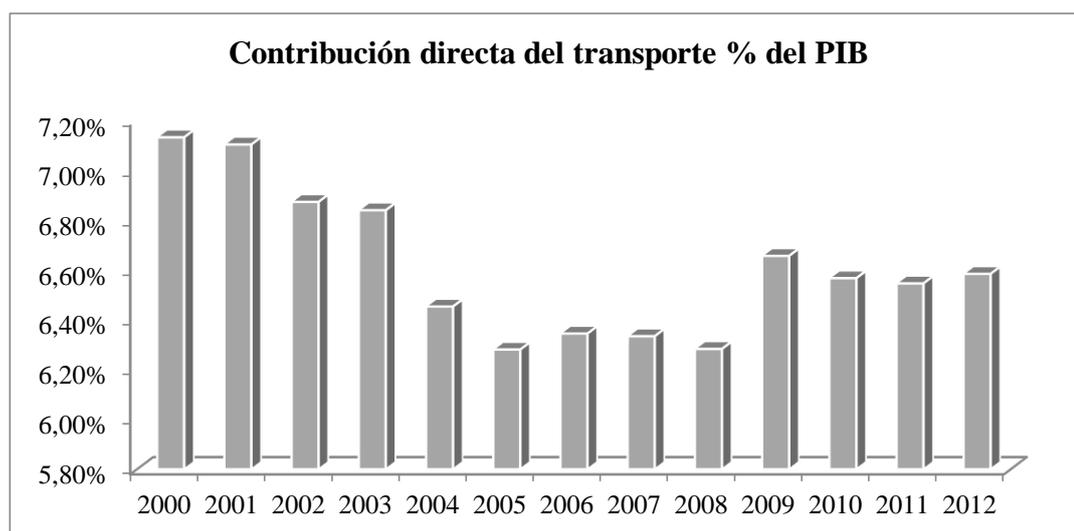


Gráfico 10 Contribución del PIB al sector transporte

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaborado por: Paola Santafé

En el siguiente gráfico se muestra la evolución del sector del transporte en su aporte al PIB, en el año 2000 su aporte al PIB fue de 2.690,73 USD millones de dólares y en el año 2012 su aporte creció 38,33%, hasta ubicarse en USD 4.214,68 millones de dólares. En todos los años se puede apreciar un crecimiento constante, con excepción del periodo que va desde el año 2004 hasta el año 2006. En promedio entre el año 2000 y 2012, existe una tasa de crecimiento de 1% anual.

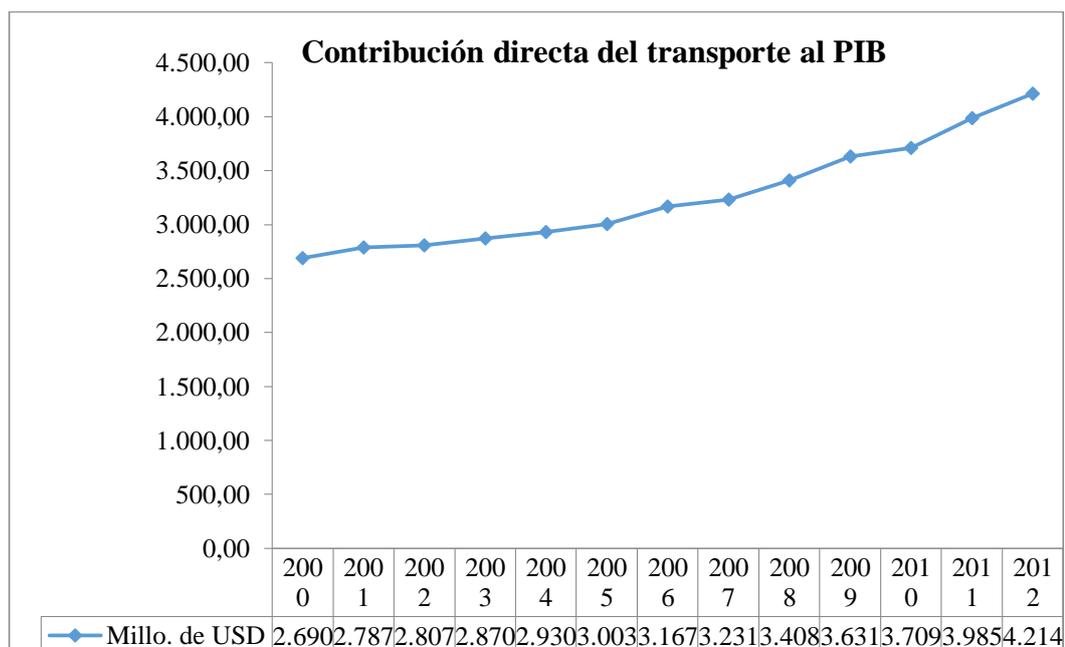


Gráfico 11 Evolución sector transporte y su aporte al PIB

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaborado por: Paola Santafé

Según la presentación coyuntural de las estadísticas macroeconómicas del (Banco Central del Ecuador, 2014), en el segundo trimestre del año 2013, las actividades económicas que presentaron una mayor contribución a la variación del 1,2% del PIB fueron: Petróleo y Minas, Actividades profesionales, Transporte, Correo y Comunicación, Manufactura y Servicios Financieros.

Inflación

En el año 2009, el Gobierno adoptó medidas de políticas arancelarias con el objeto de reducir el déficit comercial que se evidenciaba en la balanza de pagos. A mediados del año 2012, también implementó políticas de control a la salida de divisas, comercialización de vehículos y celulares; pese a las medidas adoptadas, las encuestas de opinión desarrolladas por el Banco Central del Ecuador, no reflejan un impacto representativo en el sector del comercio de la economía ecuatoriana.

La inflación ha logrado mantenerse en parámetros bajos de un solo dígito cerrando el año 2012 en un 4,16%. Para el año 2013 la inflación mantuvo una disminución en su comportamiento llegando a diciembre de 2013 al 2,70%. (Banco Central del Ecuador, 2014)

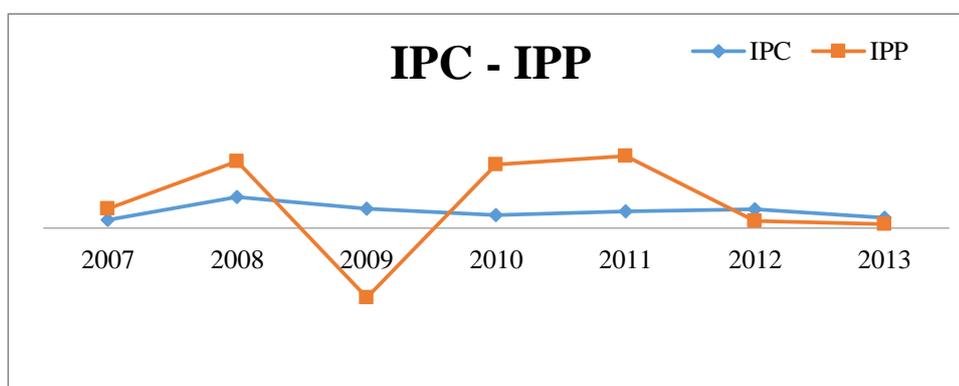


Gráfico 12 IPC – IPP

Fuente: Banco Central Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Según el INEC, a diciembre de 2013, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue 143.60, presentado una variación anual de 2,72% con relación a diciembre del año 2012 y una inflación promedio mensual de 0,37%.

Como se observa en el gráfico anterior, durante el año 2012 y 2013, el IPC ha sido superior al Índice de Precios al Productor (IPP), lo cual implica que el consumo nacional se encuentra reactivado. Las principales causas son:

- Incremento del poder adquisitivo de los ecuatorianos y por lo tanto incremento en la demanda de productos.
- Aumento del gasto del sector público
- Incremento en la liquidez en el sistema financiero nacional

Por otro lado es necesario mencionar que según la presentación coyuntural de las estadísticas macroeconómicas del (Banco Central del Ecuador, 2014), la inflación por divisiones de consumo ubica al sector transporte por debajo de la inflación de 2,70% a finales de diciembre del año

2013, la cual fue de 0,15%; siendo la razón fundamental de esta cifra la estabilidad y no incremento de los precios del transporte.

Política Comercial

La política comercial impulsada por el Ecuador está enfocada en la restricción de las importaciones para frenar la salida de dólares que incrementa la balanza comercial y por consiguiente pone en riesgo la sustentabilidad de la dolarización. De esta forma se han implementado tributos y aranceles a los movimientos comerciales y financieros del país hacia el exterior. Paulatinamente se ha incrementado el impuesto a la salida de divisas, al momento la carga impositiva está en 5% por transacción.

Los aranceles de los bienes que el gobierno considera de consumo suntuario o poco necesario han tenido incrementos sustanciales en los últimos años y se ha implantado un sistema de licencias y permisos de importación, de esta forma se ha agravado a los televisores, consolas de juegos, calzado, ropa, perfumes, etc.

En el segundo semestre del año 2011 el Comité de Comercio Exterior, órgano regulador y encargado de emitir las políticas de la actividad importadora, estableció la obligación de licencias previas para la importación de bienes de 11 partidas arancelarias. Para el primer semestre del año 2012 se estableció un incremento para ciertos electrodomésticos, lo cual permite prever que el comportamiento creciente observado en años anteriores se verá afectado en el año 2012.

Para paliar esta política arancelaria las empresas deberán abastecerse adecuadamente y mantener un stock eficiente de inventarios para no quedarse desabastecido de productos, sobre todo en los meses cuando el negocio tiene fuerte nivel de demanda. Además es necesario el establecimiento de políticas comerciales agresivas para disminuir el impacto

que pueda generar la subida de aranceles en las preferencias del comprador.

Por otro lado según la (Organización Mundial del Comercio, 2011) en su examen de las políticas comerciales, informe de la Secretaría del Ecuador, en el marco de la política automotriz de la Comunidad Andina, se aplicó un programa de ayuda para la sustitución de vehículos de transporte público antiguos y se reforzó la protección arancelaria de los vehículos destinados para el transporte de pasajeros. Esto ha sido posible gracias al convenio de complementación industrial en el sector automotor entre Colombia, Ecuador y Venezuela, suscrito en noviembre de 1993, ampliado en mayo de 1994 y actualizado en septiembre de 1999.

4.2.2 Análisis del factor político

Asamblea Nacional

En los últimos años el país ha experimentado un periodo de estabilidad política, el gobernante actual cumplió siete años al mando del aparato estatal. Además de la seguridad en el Poder Ejecutivo, el movimiento político del Presidente de la República ocupa otros sectores de la gobernabilidad, en especial la Asamblea Legislativa donde las leyes que se aprueban o modifican siempre tienen la directriz del mandatario.

Con la aprobación de la Constitución de Montecristi en 2008, se cambió la manera de elección de las autoridades de los Órganos de Control, se estableció el Consejo de Participación Ciudadana como organización encargada de llevar adelante los procesos de nombramiento de Contralor General del Estado, Superintendente de Bancos y Compañías, Defensor del Pueblo, entre otros. La esencia de este Consejo era involucrar a la sociedad civil en los procesos políticos, pero la realidad fue que el Gobierno tiene a

cargo estos espacios con nombramientos de personas afines a su proyecto político.

Con estos antecedentes se puede concluir que el movimiento político gobernante tiene bajo su tutela los espacios de legislación, control y gestión del Estado ecuatoriano, por lo que se agiliza ejecutar cualquier política proveniente del Poder Ejecutivo.

Instituciones públicas involucradas en el transporte terrestre internacional

Las instituciones públicas que tienen funciones de control y regulación en el tema de la investigación son las siguientes:

Tabla 11

Instituciones Públicas

| Instituciones Publicas | | | | |
|--|---|---|--|--|
| Institución | | Dirección | Web | Funciones |
| Agencia Nacional de Tránsito |  Agencia Nacional de Tránsito | Av. Antonio José de Sucre Quito | www.ant.gob.ec | Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial |
| Ministerio de Transporte y Obras Públicas |  Ministerio de Transporte y Obras Públicas | Juan León Mera N 26-220 y Av. Orellana | www.obraspublicas.gob.ec | Garantizar un sistema de Transporte Terrestre seguro y competitivo, formulando, implementando y evaluando políticas y regulaciones |
| Aduana del Ecuador SENA E |  ADUANA DEL ECUADOR SENA E | Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito | www.aduana.gob.ec/index.action | Promover una competencia justa a través de un control eficiente al Comercio Exterior |
| Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad |  Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad | Yanez Pinzon N-26-12 entre Colón y La Niña Edf. Rigel | www.produccion.gob.ec | Generar, coordinar, articular y evaluar políticas, programas, proyectos y estrategias de producción, empleo y competitividad. |

Elaborado por: Paola Santafé

Leyes que rigen las operaciones de transporte

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

La normativa que rige las actividades ligadas a la transportación terrestre es el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (2010), este cuerpo legal fue aprobado el 16 de diciembre de 2010. De acuerdo a la revisión efectuada los siguientes son los artículos que hacen referencia al tema de la presente investigación:

“Art 1.- **Ámbito de aplicación.-** Las normas del presente reglamento y las demás que expidiere el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, se aplicarán en todo el territorio aduanero ecuatoriano.

Art 2. – **Definiciones.-** Par efecto de la aplicación del Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y este reglamento se establecen las siguientes definiciones:

c. **Agente de carga internacional.-** persona jurídica autorizada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que puede realizar y recibir embarques consolidar y des consolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal, sujetándose a reglamentos y acuerdos específicos, emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimiento de embarque, guía, cartas de porte, manifiestos y demás.

En el siguiente grafico se muestra los artículos del código Orgánico de la Producción Consumo e Inversiones, con respecto a las operaciones aduaneras:

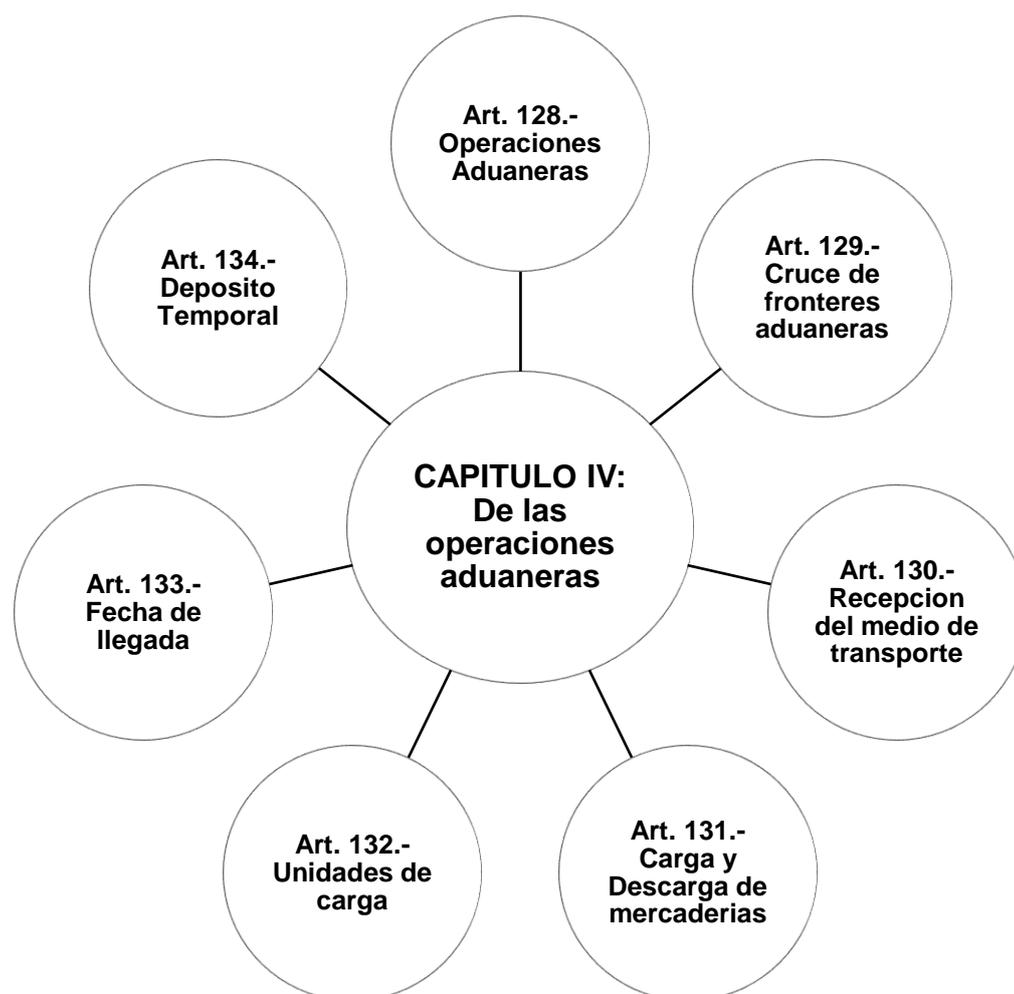


Gráfico 13 Capítulo IV: Operaciones aduaneras

Fuente: Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (2010)

Elaborado por: Paola Santafé

Relaciones Internacionales

Las relaciones internacionales del Ecuador durante este gobierno han estado marcadas por un acercamiento bilateral con países de tendencias ideológicas similares, como es el caso de Venezuela, Bolivia, Cuba y Nicaragua. Otro país con quien se ha intensificado las relaciones comerciales y financieras es China, a través de la construcción de grandes proyectos en el país por parte de empresas chinas y con la venta anticipada de petróleo a cambio de liquidez para el financiamiento del presupuesto del estado.

Por el contrario el gobierno ecuatoriano tienen suspenso las relaciones con los principales socios comerciales históricos del país, estos son Estados Unidos y Europa. Como política de estado se ha negado a toda opción de firmar Tratados de Libre Comercio con los mencionados países y se ha buscado impulsar los Acuerdos Comerciales para el Desarrollo con resultados hasta el momento negativos. El Ecuador ha estado pendiente cada año de la renovación de las Preferencias Arancelarias con los Estados Unidos para fortalecer sus principales exportaciones.

4.2.3 Análisis del factor social

Es importante además de analizar económicamente al país, analizar su desenvolvimiento social ya que esto influye demasiado en los diversos estilos de vida, dentro de este factor se dan cuatro aspectos críticos como la inequidad social, la pobreza, el empleo y desempleo, los cuales influyen directamente con el desarrollo del país y a su vez desenvolvimiento y crecimiento de las instituciones.

Desempleo

El factor principal que denota la situación social de un país, es el desempleo, en este aspecto, el desempleo ha sido una constante a partir de los años 80, debido a una combinación de factores como la falta de inversión productiva, la recesión económica y leyes que protegen más al empresario que al trabajador.

Como se puede observar en el siguiente cuadro la tasa de desempleo a septiembre del 2007 se encuentra en el 7%, existe una tendencia estable en este promedio hasta enero 2011, a partir de esta fecha existe una tendencia de disminución. Esta situación es beneficiosa para los ecuatorianos ya que la reducción del desempleo es un indicador de que el país está siendo más productivo y generando mayor riqueza, obteniendo de esta manera mayores

fuentes de trabajo. Sin duda, esto es beneficioso, pero es necesario mirar el otro lado de la moneda, el caso del subempleo, que actualmente es el problema para la economía nacional a través de los sectores productivos puedan absorber la mano de obra, especialmente de los jóvenes del país.



Grafico 14 Tasa desempleo nacional

Fuente: Banco Central Ecuador

Elaborado por: Paola Santafé

Por otro lado es necesario mencionar según la presentación coyuntural de las estadísticas macroeconómicas del (Banco Central del Ecuador, 2014), el sector transporte captó en diciembre del 2013 una PEA en el área urbana del 6,8%, en el área rural del 2,7% y nacional del 5.4%.

Consumo

El consumo de los hogares es una variable que sirve como termómetro del movimiento de la economía de un país; en épocas de crecimiento económico los hogares tienden a consumir con lo que se dinamiza las operaciones comerciales; en el caso de recesión, las familias optan por

restringir el consumo a bienes y servicios indispensables, es por esto que es un buen indicador del desempeño de la economía en su contexto general.

En este aspecto, a partir de la vigencia de la dolarización en el año 1999, en el Ecuador se ha observado por parte del Banco Central que el consumo final de los hogares ha tenido un movimiento porcentual de crecimiento o decremento en la misma medida que el Producto Interno Bruto. En cuestión de cifras, según la página web del Banco Central (2014), “en el 2010, se registró el crecimiento anual más importante en la variable del consumo, con una tasa de 7,67%; caso contrario a lo sucedido con el año 2009 que experimento un decrecimiento de 0,70%, debido a la crisis económica internacional”

La tendencia en el crecimiento del consumo es hacia la preferencia de bienes importados, por lo que, la Balanza Comercial del Ecuador en los últimos años ha sido deficitaria, generando un problema económico complicado con el tema de la liquidez del circulante monetario. Es por ello, que las autoridades económicas han impuesto restricciones al consumo de productos importados, a través de medidas arancelarias, normas de calidad e impuestos.

4.2.4 Análisis del factor tecnológico

Para las empresas del sector de transporte terrestre de carga es importante mantener en una constante innovación tecnológica con los principales objetivos de ofrecer un buen servicio al cliente y reducir los costos. En este último caso, la tecnología ofrece algunos aspectos que permiten una correcta administración de las operaciones de transportación de carga, este es el caso del software de administración de logística como “cargowiz” desarrollado por la empresa Softtruck, según su página web ([www.softtruck](http://www.softtruck.com)) establece las siguientes características:

- Sistema de posicionamiento satelital (GPS).- permite conocer la ubicación de los vehículos y las rutas que han tomado para llegar hasta su destino. Esta herramienta es útil para la optimización de recursos y para ofrecer factores asociados con la protección del vehículo, carga y personal.



Figura 3. GPS

Fuente: www.softtruck.com

- Software de administración de flotas.- es un recurso tecnológico que permite aumentar la rentabilidad reduciendo costos operativos, integrando procesos e impulsando la productividad.

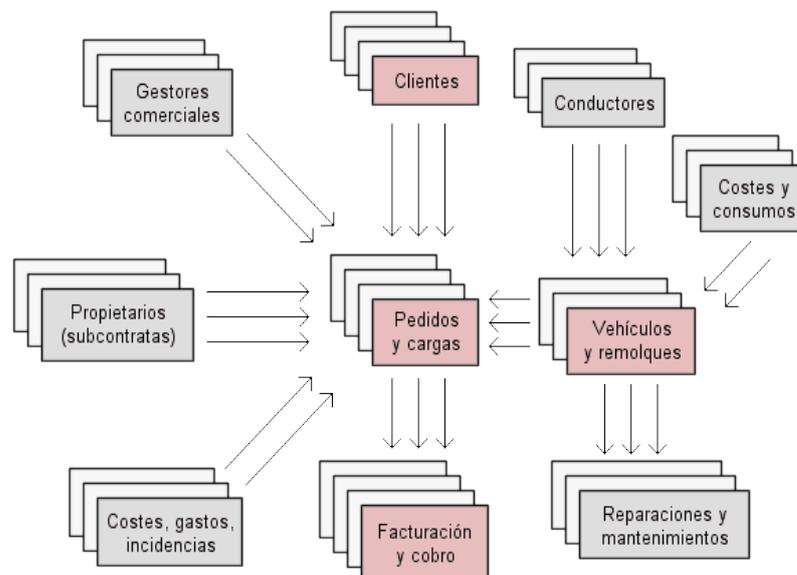


Figura 4. Sistema de administración de flotas

Fuente: www.softtruck.com

La Infraestructura de la red vial nacional se encuentra compuesta por carreteras y caminos de propiedad pública, integrada por las redes primaria, secundaria, terciaria y vecinal. La red vial estatal del Ecuador sirve directamente a todas las áreas urbanas de más de 50.000 habitantes con un total del 82% de la población del país, con este plan se pretende mejorar la conectividad, integrando el conjunto del país.

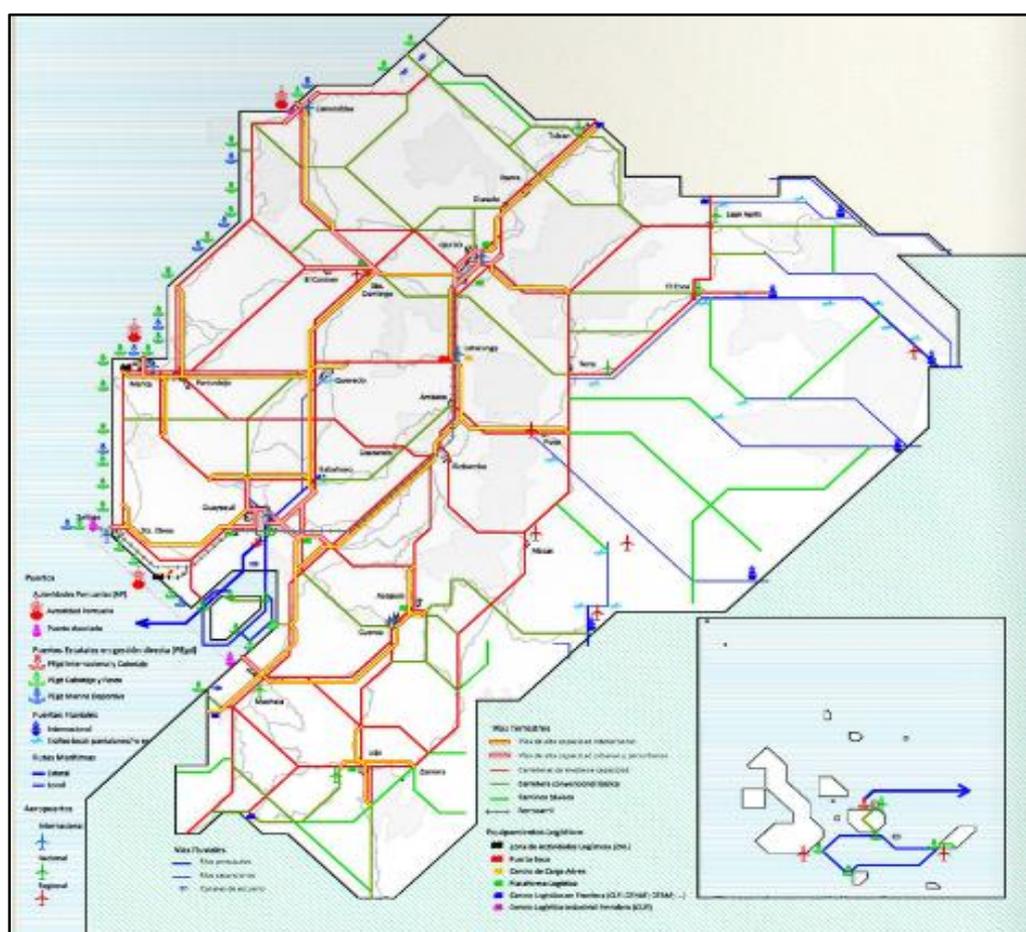


Figura 5. Infraestructura

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Elaborado por: Paola Santafé

4.3 Metodología de la investigación

El siguiente punto correspondiente al marco metodológico está centrado en la técnica de recolección de datos la misma que permite obtener

información correcta del objeto a investigar de tal forma que una lectura científica y análisis de contenidos permiten lograr información necesaria para la estructura de una investigación. Se empleó la técnica de la entrevista en base al desarrollo de preguntas previamente preparadas con el fin de obtener respuestas sobre aspectos importantes del problema a investigar. Esta entrevista se formuló a las empresas que brindan el servicio de transporte de carga internacional que forman parte del sector de transporte y operan en la ciudad de Tulcán, las cuales se detallan a continuación:

Tabla 12

Empresas Entrevistadas

| Empresas de transporte internacional de carga Ciudad de Tulcán | | |
|---|--|---|
| Empresa | Nombre Comercial | Tipo de servicio |
| JHOGO | Transportadora de carga pesada Jhogo S. A. | Servicio de transporte carga pesada. |
| PRO VIZCAINO | Vizcaino Provizcaino S. A. | Transporte de carga pesada con mecánica propia. |
| TCI | Transcomerinter | Servicios de transporte internacional de mercancías y asesoramiento para trámites aduaneros. |
| CORDICARGAS | Cordicargas el Ecuador S. A. | Servicio de transporte, carga y consultores de transporte. |
| SÁNCHEZ POLO | Transportes Sánchez Polo del Ecuador S. A. | Servicio de transporte de carga por carretera: troncos, ganado, transporte refrigerado, carga pesada, carga a granel, transporte en camiones, desperdicios y materiales de desecho. |
| ECUATRANS CARGO | Ecuatoriana de transporte de carga Ecuatranscargo Cía. Ltda. | Servicio de transporte carga pesada y consultoría. |
| SEMMOVI CAR | Transportadora de carga Semmovicar S. A. | Servicio de transporte carga pesada. |
| ADLER 1974 | Transportes Adler Cía. Ltda. | Servicio de transporte carga pesada. |
| SYTSA | Servicios y Transportes Asociados SYTSA | Servicio de transporte buses, busetas y transporte de carga pesada. |

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Paola Santafé

Estas empresas constituyen el grupo de evaluación que permitirá medir el alcance que ha tenido la nueva normativa establecida por la CAN, para lo cual se realizará la confrontación directa a través de las entrevistas a los representantes y delegados de cada una de las empresas descritas anteriormente para que en base a su experiencia en esta actividad económica aporten con su opinión y punto de vista sobre los efectos que ha tenido la aplicación de esta normativa en el sector del transporte.

Etapa I: Recolección de Información

Previo al proceso de recolección de información, se realizó un directorio de contactos en el que consten los nombres y apellidos, cargo, profesión, empresa, teléfonos y correo electrónico. Luego se enviará la carta de presentación a los principales contactos con información sobre el título y objetivo de la investigación, la necesidad de información, el nombre del autor (a) y el nombre de la institución de educación superior.

Una vez que se haya realizado el proceso previo se procederá al traslado del investigador a la ciudad de Tulcán, donde están ubicadas las empresas objeto de la entrevista, se empleará un cuestionario previamente estructurado con el fin de levantar datos del tema a tratar. Es necesario mencionar que la formulación de las preguntas de la entrevista, derivan de los objetivos de la investigación.

Los actores que intervienen en este proceso son el entrevistador (investigador), el cual domina el dialogo, el tema a tratar, realiza las preguntas y cierra la conversación; y, el o los entrevistados (empresas de transporte de carga internacional), los cuales responden las preguntas, poseen información de interés para la investigación y principalmente tienen experiencia en el tema.

Las ventajas de emplear este instrumento en la presente investigación son: ampliación del espectro de aplicación, no se limita el tema a un espacio de tiempo, es posible centrar el tema, puede aplicarse en cualquier lugar y momento (flexibilidad), estandarización y representatividad de los resultados, observación propia y ajena y lectura de gestos y actitudes de los entrevistados.

Etapa II. Diseño de la entrevista

El diseño del cuestionario para realizar la entrevista, parte de definir primeramente los objetivos de la misma como se describe a continuación:

Tabla 13

Preguntas y objetivos de la Entrevista

| Cuestionario de la Entrevista | |
|--|--|
| Preguntas | Objetivos |
| 1. Conoce la normativa de la Comunidad Andina acerca del transporte transfronterizo entre Ecuador, Colombia y Perú.Cuál es su opinión acerca de esta normativa. | Determinar el nivel conocimiento sobre los lineamientos establecidos en la Normativa Andina. |
| 2. A su criterio la normativa vigente beneficia el transporte terrestre de mercaderías entre los mencionados países. | Establecer si la normativa vigente beneficia o no al transporte de carga entre Perú, Ecuador y Colombia. |
| 3. En qué piensa usted que puede mejorar la normativa. | Conocer los aspectos a mejorar e incluirse en la Normativa Andina. |
| 4. Cuál es el nivel de apoyo de las autoridades locales y nacionales para que el transporte terrestre entre Ecuador, Perú y Colombia se incremente para beneficio de los involucrados. | Determinar el nivel de apoyo de las autoridades locales y nacionales en materia de transporte de mercaderías. |
| 5. Cuál debería ser el aporte de las autoridades para mejorar el transporte terrestre. | Conocer los puntos a ser considerados por las autoridades para mejorar el transporte terrestre. |
| 6. Conoce a las instituciones públicas involucradas en el tema del transporte terrestre de mercaderías, piensa que realizan una adecuada labor. | Determinar si las empresas de transporte de mercadería conocen la gestión que realizan las instituciones públicas en su beneficio. |
| Preguntas | Objetivos |
| 7. Cuáles son los factores que afecta el transporte terrestre de mercaderías entre los países mencionados. | Identificar los principales factores que afectan al transporte terrestre de mercadería entre Perú, Colombia y Ecuador. |
| 8. Del lado financiero, es rentable para | Establecer si esta actividad económica |

CONTINUA



Cuestionario de la Entrevista

- usted participar en el negocio de transporte terrestre de mercaderías entre los países mencionados.
9. Qué tipo de transporte le genera mayor rentabilidad: transporte interno o hacia los países mencionados.
10. Piensa que el transporte terrestre entre los países de la Comunidad Andina es un mecanismo de integración. Por qué?
- es rentable o no y porque.
- En términos financieros, identificar qué tipo de flete es más rentable para las empresas.
- Determinar si la actividad de transporte de carga internacional es un mecanismo de integración entre los países miembros de la CAN.

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Paola Santafé

Posteriormente se establece el directorio (muestra) de los principales directivos de las empresas investigadas a ser entrevistados, como se detalla a continuación:

Tabla 14

Directorio de personas entrevistadas

| Persona Entrevistada | Empresa | Cargo |
|----------------------|-----------------|--------------------------------------|
| Lourdes Villota | JHOGO | Jefe de Logística y Operaciones |
| Sandra Puechan | PRO VIZCAINO | Asistente Logística |
| Freddy Casanova | TCI | Coordinadora de Logística Seccional. |
| Orlando Revelo | CORDICARGAS | Coordinador de Frontera |
| Jhanet Carpio | SÁNCHEZ POLO | Gerente de la Agencia Tulcán |
| Javier Reinoso | ECUATRANS CARGO | Asistente Logística |
| Andrea Farinango | SEMMOVI CAR | Secretaria y logística. |
| Lucía Pazmiño Coral | ADLER 1974 | Gerente |
| Luisa Andrade | SYTSA | Coordinadora de Logística Seccional. |

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Paola Santafé

Etapa III. Análisis e interpretación de datos

Una vez realizada las entrevistas a las nueve empresas de transporte de carga internacional seleccionadas en la ciudad de Tulcán, se procederá a categorizar y codificar los datos recolectados a través de una matriz con las respuestas para finalmente elaborar las conclusiones del caso.

A continuación se presenta en la siguiente tabla la matriz con las respuestas de las entrevistas realizadas a las empresas de transporte de carga internacional con la respectiva conclusión:

Tabla 15
Resultados de las entrevistas

| EMPRESA | JHOGO | PROVIZCAINO | TCI | CORDI CARGAS | SANCHEZ POLO | ECUATRANS CARGO | SEMMOVICAR | ADLER 1974 | SYTSA |
|--------------|-------|-------------|-----|--------------|--------------|-----------------|------------|------------|-------|
| No. Asignado | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |

| Preguntas | Empresas de transporte terrestre de carga | | | | | | | | | Conclusión |
|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 1. Conoce la normativa de la Comunidad Andina acerca del transporte transfronterizo entre Ecuador, Colombia y Perú.Cuál es su opinión acerca de esta normativa. | Si | Si | Si | Si | Si | No | Si | No | Si | La mayoría de las empresas entrevistadas conocen los lineamientos del contenido de la Normativa Andina y coinciden que esta facilita el transporte de mercadería entre los países miembros de la CAN y facilita la movilización de los vehículos habilitados. |
| 2. A su criterio la normativa vigente beneficia el transporte terrestre de mercaderías entre los mencionados países. | Si | No | Si | Si | Si | Si | Si | No | No | Las empresas entrevistadas coinciden en que la normativa vigente beneficia al transporte de mercadería entre Ecuador, Colombia y Perú, porque facilita y agiliza las operaciones y procesos del traslado de mercaderías de forma directa y permite la movilización de vehículos habilitados. |
| 3. En que piensa que se puede mejorar la normativa. | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | La totalidad de las empresas entrevistadas expresan que la normativa debe mejorar y abordar temas relacionados a la agilidad en los trámites necesarios para pasar de una frontera a otra, e integrar al cuerpo legal con el objetivo de establecer un reglamento común, para facilitar la movilización de los vehículos de cada país miembro. |

CONTINUAR



| Preguntas | Empresas de transporte terrestre de carga | | | | | | | | | Conclusión |
|--|---|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 4. Cuál es el nivel de apoyo de las autoridades locales y nacionales para que el transporte terrestre entre Ecuador, Perú y Colombia se incremente para beneficio de los involucrados. | Ninguno | Ninguno | Alto | Poco | Ninguno | Ninguno | Ninguno | Alto | Ninguno | La gran mayoría de las empresas, consideran que el apoyo de las autoridades locales y nacionales no contribuye al incremento de los beneficios de las empresas de los países involucrados, debido a que solo se manejan los convenios nacionales establecidos en la ley de transporte terrestre de cada país miembro y no se aplican los postulados establecidos en ésta normativa. |
| 5. Cuál debería ser el aporte de las autoridades para mejorar el transporte terrestre. | Estudio de costos | Capacitación | Mejora en procesos | Mejora en procesos | Transporte directo | Transporte directo | Establecer una tarifa única de flete | Políticas comerciales | Facilidades vehículos no habilitados | Las empresas objeto de la investigación, expresan que el aporte de las autoridades para mejorar el transporte terrestre, debería direccionarse a mejorar los procesos operativos especialmente en las ADUANAS e implementar una modalidad de transporte directo con el fin de volver más competitivo al transporte de mercadería ecuatoriano. |
| 6. Conoce a las instituciones públicas involucradas en el tema del transporte terrestre de mercaderías, piensa que realizan una adecuada labor. | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | La totalidad de las empresas entrevistadas coinciden en que las instituciones públicas involucradas en el tema del transporte terrestre de mercaderías, si realizan una buena labor sobre todo la SENA, debido a que esta institución posee personal capacitado y un sistema adecuado para solucionar problemas propios de esta actividad. |

CONTINUAR



| Preguntas | Empresas de transporte terrestre de carga | | | | | | | | | Conclusión |
|--|---|--|--|-----------------------|---|---|---|--|--|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 7. Cuáles son los factores que afecta el transporte terrestre de mercaderías entre los países mencionados. | Falta de colaboración de las autoridades | Regulaciones actuales del comercio internacional | Descoordinación de las autoridades locales y fronterizas | Imposición de tarifas | Incumplimiento en los tiempos de control aduanero | Desventajas competitivas con respecto a Perú y Colombia | Factores ambientales culturales y naturales | Las políticas comerciales de cada país | Contrabando y conflictos armados en los países fronterizos | Las empresas investigadas, expresan que los problemas que más afectan al transporte terrestre de mercaderías entre los países miembros de la CAN son: las regulaciones actuales del comercio exterior (restricción a las importaciones), falta de un reglamento común entre los sistemas aduaneros fronterizos y la imposición de tarifas sin un adecuado estudio de costos. |
| 8. Del lado financiero, es rentable para usted participar en el negocio de transporte terrestre de mercaderías entre los países mencionados. | No | Si | Si | No | Si | No | Si | No | Si | Un número considerable de las empresas entrevistadas opinan que desde el punto de vista financiero, el negocio del transporte terrestre de mercadería aun es rentable, principalmente por que actualmente es una de las actividades que más recursos económicos genera, sobre todo el flete internacional, el cual al emplear sistema de negociación adecuado, permite mantener un considerable margen de ganancia . |
| 9. Que tipo de transporte le genera mayor rentabilidad: transporte interno o hacia los países mencionados. | Los dos son rentables | Los dos son rentables | El transporte directo | Los dos son rentables | El transporte internacional | El transporte interno | El transporte internacional | El transporte internacional | Los dos son rentables | De las empresas entrevistadas, se puede establecer que ambas modalidades de transporte son rentables, pero de estas, el flete internacional es la que permite obtener una mayor rentabilidad, debido al incremento de la tarifa por distancia recorrida. |

CONTINUAR



| Preguntas | Empresas de transporte terrestre de carga | | | | | | | | | Conclusión |
|--|---|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 10. Piensa que el transporte terrestre entre los países de la Comunidad Andina es un mecanismo de integración. Porque? | SI | SI | SI | SI | SI | NO | SI | SI | SI | La mayoría de las empresas entrevistadas coinciden en que el transporte terrestre entre los países de la CAN constituye un mecanismo de integración porque permite participar e ingresar a los mercados de los países miembros, además fomenta el intercambio de conocimientos y experiencias en esta actividad, con el fin de establecer no solo procesos operativos comunes, sino también políticas técnicas y comerciales que faciliten la libre circulación de mercaderías. |

Fuente: Entrevistas

Elaborado por: Paola Santafé

CAPÍTULO V

DISEÑO DE LA PROPUESTA

Para establecer el diseño de la propuesta se inicia con el análisis de la descripción de la situación actual, establecida en el capítulo anterior, mediante el uso de la Metodología FODA. Para lo cual se establece cuatro matrices que comprende la información que favorece al sector del transporte terrestre de carga en el ámbito interno y externo (fortalezas y oportunidades) y la información que desfavorece al sector investigado (debilidades y amenazas).

La construcción de las matrices tienen los siguientes componentes:

- Factor del entorno.- se refiere si la matriz detallada es fortaleza, debilidad, amenaza u oportunidad; presenta la descripción de cada factor a la información obtenida del análisis interno y externo.
- Efecto en la organización.- describe detalladamente de qué manera el factor dispuesto en la columna anterior afecta a la organización.
- Impacto.- la calificación del impacto se fundamenta en tres niveles: alto, medio y bajo; los cuales reciben una calificación entre 3 y 1 respectivamente.
- Plazo.- la calificación de plazo hace referencia al tiempo en el cual sucederá el factor detallado, está dividido en corto, medio y alto; reciben una calificación entre 3 y 1 respectivamente.
- Probabilidad de suceso.- hace referencia a la probabilidad de ocurrencia del factor, está dividido en alto, medio y bajo; reciben una calificación entre 3 y 1 respectivamente.
- Total.- Es la sumatorio de las calificaciones de impacto, plazo y probabilidad de suceso. La calificación mayor corresponde a 9. De esta manera se determina que factor es el más preponderante para la organización y se construye la siguiente Matriz de Importancia.

En el desarrollo de las matrices se encuentra las siguientes siglas:

Impacto y Probabilidad de suceso:

- A = Alto
- M = Medio
- B = Bajo

Plazo:

- C = Corto
- M = Medio
- L = Largo

Las matrices de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas son las siguientes:

Cuadro 1 Matriz de fortalezas

| Factores entorno | Efecto en el sector | Impacto | | | Plazo | | | Probabilidad de suceso | | | TOTAL |
|---|---|---------|---|---|-------|---|---|------------------------|---|---|-------|
| | | A | M | B | C | M | L | A | M | B | |
| Fortalezas | Descripción del impacto | | | | | | | | | | |
| Conocimiento de las empresas sobre los lineamientos y contenido de la Normativa Andina. | Unificación de los procesos operativos en el sector, volviéndolo más eficiente y competitivo a nivel de la región. | 3 | | | | 2 | | | 2 | | 7 |
| Eficiente gestión de control por parte de las autoridades públicas. | Las empresas públicas realizan una buena labor en materia de transporte terrestre especialmente, en lo que respecta a la solución de problemas propios de la actividad. | | 2 | | | 2 | | | 2 | | 6 |
| Adecuada rentabilidad en el sector (transporte internacional y local). | El transporte internacional, genera un mayor margen de ganancia que el local debido a que el valor del flete es mucho mayor por los kilómetros recorridos, pero ambos son complementarios para mantenerse dentro de la actividad. | 3 | | | | 3 | | | 2 | | 8 |
| Normativa Andina como mecanismo de integración. | Fomenta el intercambio de experiencias y conocimientos técnicos y administrativos dentro del sector, con el objetivo de volverlo más competitivo. | | 2 | | | 2 | | | 2 | | 6 |

CONTINUAR



| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Complemento en el servicio de transporte de carga | Las empresas que ofertan el servicio de transporte ofrece el servicio nacional en internacional, por lo que fideliza a sus clientes empresariales | 2 | 3 | 2 | 7 |
| Personal que dirigen el sector de transporte tiene experiencia en el sector | Los empresarios dedicados al sector de transporte de carga internacional participan del negocio por varios años y en muchos casos son negocios de varias generaciones | 3 | 2 | 3 | 8 |

Elaborado por: Paola Santafé

Cuadro 2 Matriz de Debilidades

| Factor del entorno | Efecto en el sector | Impacto | | | | Plazo | | | Probabilidad suceso | | | TOTAL |
|--|---|---------|---|---|---|-------|---|---|---------------------|---|-------|-------|
| | | A | M | B | C | M | L | A | M | B | | |
| Debilidades | Descripción del impacto | A | M | B | C | M | L | A | M | B | TOTAL | |
| Reglamento de la CAN | Desigualdad en el cumplimiento e implementación normativa por parte de los países miembros de la Comunidad Andina | 3 | | | 3 | | | 3 | | | 9 | |
| Competencia desleal | La competencia del sector transporte terrestre de carga se da en función del precio y no la calidad del servicio. | 3 | | | 3 | | | 2 | | | 8 | |
| Baja competitividad del transporte de carga internacional | Disminución de las utilidades del sector provoca la salida de pequeñas y medianas de empresas. | | 2 | | | 2 | | 2 | | | 6 | |
| Ausencia de personal capacitado en las empresa de carga internacional | Las empresas son unidades productivas familiares y no son manejadas por personal capacitado | 3 | | | 3 | | | 3 | | | 9 | |
| No existen estrategias de marketing para impulsar el sector de transporte terrestre | Las empresas tienen alto desconocimiento de técnicas y herramientas de mercadeo. | | 2 | | | 2 | | 3 | | | 7 | |
| Falta de alianzas en el sector de transporte de carga internacional | Los empresarios del sector no forman alianzas que permitan crecer al sector de transporte, no existe una visión de largo plazo para el gremio | | | | 1 | 2 | | 3 | | | 6 | |
| Bajo nivel de capacitación de los conductores | El personal que conduce los vehículos tiene bajo nivel de capacitación | | 2 | | | 2 | | 3 | | | 7 | |

Elaborado por: Paola Santafé

Cuadro 3 Matriz de Amenazas

| Factor del entorno | Efecto en el sector | Impacto | Plazo | Probabilidad suceso | TOTAL |
|---|--|--------------|--------------|---------------------|-------|
| Amenazas | Descripción del impacto | A M B | C M L | A M B | |
| Trámites Burocráticos | El excesivo número de trámites burocráticos en las fronteras de los países miembros, provoca el retraso y entorpecimiento de las operaciones de traslado de mercadería. | 3 | 3 | 3 | 9 |
| Falta de reglamento común CAN | Las empresas de los países miembros de la Comunidad Andina se manejan bajo sus propios convenios nacionales establecidos. | 3 | 2 | 2 | 7 |
| Restricción de importaciones | La prohibición de importar ciertos productos que se fabrican en el mercado nacional ha provocado una disminución en los flujos comerciales, afectando significativamente a las ganancias del sector. | 3 | 3 | 2 | 8 |
| Imposición de tarifas por parte de las autoridades locales y nacionales sin adecuado estudio de costos. | Afecta a las empresas de los países miembros en el sentido de que la imposición de una tarifa sin un adecuado estudio de costos no permite cubrir los gastos operativos y administrativos de la actividad. | 2 | 2 | 2 | 6 |
| Inseguridad en las carreteras de Ecuador y Colombia | Presencia de delincuencia organizada en las carreteras vuelve sensible al transporte de carga terrestre | 3 | 2 | 3 | 8 |
| Sector público que coordina el tema de transporte no tiene presencia en la ciudad de Tulcán | Las instituciones públicas que generan las políticas del sector no tienen oficinas administrativas o técnicos capacitados en Tulcán. | 2 | 2 | 2 | 6 |

Elaborado por: Paola Santafé

Cuadro 4 Matriz de oportunidades

| Factores entorno | Efecto en el sector | Impacto | | | | Plazo | | | Probabilidad de suceso | | | TOTAL |
|---|---|---------|---|---|---|-------|---|---|------------------------|---|---|-------|
| | | A | M | B | C | M | L | A | M | B | | |
| Oportunidades | Descripción del impacto | | | | | | | | | | | |
| Facilidad del transporte de mercadería entre los países miembros de la CAN. | Optimización de los procesos comerciales con respecto a los tiempos de embarque y desembarque de las diferentes mercaderías. | 3 | | | | 2 | | | 2 | | | 7 |
| Facilidad en las operaciones y procedimientos de traslado de los vehículos no habilitados. | Tiempo de concesión de aquellas unidades que no se hayan logrado habilitar en los tiempos establecidos por las autoridades de transporte. | | 2 | | | 2 | | | 2 | | | 6 |
| Establecimiento de mejoras en los procesos operativos de los controles fronterizos e implementación de una modalidad de transporte directo. | Volver más eficiente al sector transporte con respecto a los tiempos de entrega a fin de no generar pérdidas. | 3 | | | | 2 | | | | | 1 | 6 |
| El transporte terrestre como mecanismo de integración comercial entre los países miembros. | Unificación del comercio en la región con el fin de beneficiar a las empresas y dinamizar los sistemas económicos de los países miembros. | 3 | | | 3 | | | 3 | | | | 9 |
| Libre ingreso a los mercados de los países miembros hacia los ciudadanos | Se omiten trámites y procesos de control aduanero en las fronteras de los países miembros de la CAN con el objeto de impulsar la actividad comercial. | | 2 | | | | 1 | | 3 | | | 7 |
| Crecimiento del consumo de productos importados | Existe una tendencia marcada hacia el consumo de productos importados por parte de las sociedad ecuatoriana | 3 | | | 3 | | | 3 | | | | 9 |
| Crecimiento en el intercambio comercial entre Ecuador, Colombia y Perú | Alta generación de comercio entre los dos países | 3 | | | 3 | | | 3 | | | | 9 |

Elaborado por: Paola Santafé

5.1 Matriz de impacto

La matriz de impacto contiene los principales factores, según la calificación obtenida anteriormente, del análisis interno y externo, estos son los siguientes:

Cuadro 5 Matriz de Impacto

| Factor | Descripción | Calificación |
|--------------------|--|---------------------|
| Fortaleza | Personal que dirigen el sector de transporte tiene experiencia en el sector | 8 |
| Fortaleza | Adecuada rentabilidad en el sector (transporte internacional y local). | 8 |
| Fortaleza | Conocimiento de las empresas sobre los lineamientos y contenido de la Normativa Andina. | 7 |
| Oportunidad | El transporte terrestre como mecanismo de integración comercial entre los países miembros. | 9 |
| Oportunidad | Crecimiento del consumo de productos importados | 9 |
| Oportunidad | Facilidad del transporte de mercadería entre los países miembros de la CAN. | 7 |
| Debilidad | Reglamento de la CAN | 9 |
| Debilidad | Ausencia de personal capacitado en las empresa de carga internacional | 9 |
| Debilidad | No existen estrategias de marketing para impulsar el sector de transporte terrestre | 7 |
| Amenaza | Trámites Burocráticos | 9 |
| Amenaza | Restricción de importaciones | 8 |
| Amenaza | Inseguridad en las carreteras de Ecuador y Colombia | 8 |

Elaborado por: Paola Santafé

5.2 Involucrados En La Gestión Del Tránsito Aduanero Comunitario

El régimen del tránsito comunitario aduanero tiene los siguientes involucrados:

- Empresas de transporte de carga
- Sector privado
- Servicio Nacional de Aduana
- Gobierno Central
- Conductores de vehículos de transporte de carga
- Población local fronteriza

En base a la investigación realizada, los involucrados mencionados tienen la siguiente problemática en la gestión del Régimen del Tránsito Aduanero Comunitario:

Tabla 16

Involucrados en la gestión del tránsito aduanero comunitario

| INVOLUCRADOS | PROBLEMAS PERCIBIDOS | CAUSA | EFECTO |
|--|---|--|---|
| EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA | 1. El negocio de transporte tiene una rentabilidad aceptable, pero en los últimos años existe una alta competencia. | 1. Incremento en el número de empresas que prestan el servicio de transporte y servicios logísticos encarecen los precios. | 1. Excesiva competencia basada en las tarifas y no en la mejora en el servicio, incide en la baja competitividad del sector. |
| | 2. Las empresas de carga internacional cuentan con experiencia sobre el manejo del negocio, pero carecen de herramientas técnicas para la optimización de recursos. | 2. Personal que administran las empresas de transporte tienen bajo nivel de preparación, basan sus decisiones en la experiencia y no en aspectos técnicos. | 2. El negocio de transporte está estancado en innovaciones tecnológicas |
| | 3. Los insumos de la actividad de transporte se han incrementado debido a las restricciones de las importaciones. | 3. Incremento de las tarifas de transporte y disminución en la renovación de los vehículos. | 3. Desincentivos para la inversión en transporte, vuelve al sector menos competitivo y desplaza a las pequeñas y medianas empresas de transporte. |

CONTINUA 

| | | | |
|-------------------------|---|--|---|
| SECTOR PRIVADO | 4. Inseguridad en las carreteras debido a la presencia de delincuentes que sustraen la mercadería | 4. Falta de presencia policial en las carreteras | 4. Disminución y baja productividad de las frecuencias de transporte debido a los problemas de inseguridad causados en horario nocturno. |
| | 1. Falta de competitividad en el servicio de transporte de carga internacional. | 1. Empresas de transporte no actualizan su modelo de negocios. | 1. Disminución de la actividad de transporte de carga internacional |
| | 2. Bajo nivel de incentivo para transportar por vía terrestre. | 2. El sector privado no recibe garantía para transportar por vía terrestre | 2. Empresas privadas exigen mayor número de requisitos para transportar con vía terrestre lo que disminuye la capacidad de negociación de las empresas de transporte. |
| SENAE | 3. Restricción al consumo de productos importados. | 3. Políticas públicas para disminuir el consumo de productos importados | 3. Disminución de la actividad de comercio exterior en la frontera con Colombia |
| | 1. Alto nivel de contrabando en la frontera Ecuador – Colombia | 1. Baja efectividad en los controles fronterizos | 1. Aumento de la evasión tributaria y arancelaria. |
| | 2. Personal de la SENA E con bajo nivel de conocimiento de la normativa nacional e internacional | 2. El personal de la SENA E no es preparado adecuadamente con las normas de la CAN para el transporte de carga internacional | 2. Excesiva burocracia en el personal de la SENA E complica la operatividad del sistema de transporte internacional |
| GOBIERNO CENTRAL | 3. Baja coordinación entre instituciones públicas | 3. Las instituciones públicas no tienen física con el personal adecuado en la ciudad de Tulcán | 3. Dependencia con la ciudad de Quito para la toma de decisiones en las autoridades públicas involucradas en el tema de transporte |
| | 1. Imposición de restricción a las importaciones | 1. Disminuir la brecha en la Balanza Comercial para evitar la salida de moneda extranjera | 1. Disminución en la actividad comercial entre Ecuador y Colombia |
| | 2. Dotar de infraestructura a las instituciones públicas involucradas | 2. Exceso de burocracia para la toma de decisiones en la ciudad de Quito | 3. Baja efectividad en la gestión del personal administrativo y operativo de frontera |
| | 3. Débiles relaciones internacionales con los países fronterizos. | 3. Inadecuada gestión en las relaciones comerciales con los principales socios comerciales. | 3. Disminución en la actividad comercial y operativa en la frontera norte |

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Paola Santafé

5.3 Infraestructura nacional de incentivo al transporte terrestre internacional de carga

En el sector público las instituciones que se encargan del direccionamiento de la gestión del transporte terrestre internacional de carga son el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC) y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE).

Estas instituciones con el apoyo del Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ejecutaron dos importantes planes para delinear los principales componentes para el desarrollo del transporte terrestre de carga, como una actividad de alta importancia para el crecimiento económico del país.

En ese sentido, se expresa el BID (2012), “los aspectos relacionados con la conectividad física de los países y la optimización de la logística de cargas son de singular importancia para la profundización de los lazos comerciales y para la integración regional y global”

El Plan de Plataformas Logísticas según información del MCEC (2012) “tiene como objetivo principal establecer los lineamientos para articular un modelo de plataformas logísticas basadas en el principio de concentrar flujos de mercancías en determinados nodos logísticos para generar economías de escala.

En base a estos criterios los sitios más idóneos para el establecimiento de las plataformas logísticas son Quito y Guayaquil, como centros de consumo urbano y consolidación de producción y actividad relacionada con actividades aéreas y marítimas respectivamente. Los nodos secundarios se encuentran en Cuenca, Ambato, Tulcán, Santo Domingo, Manta, Esmeraldas y Machala. Como lo muestra el siguiente gráfico:

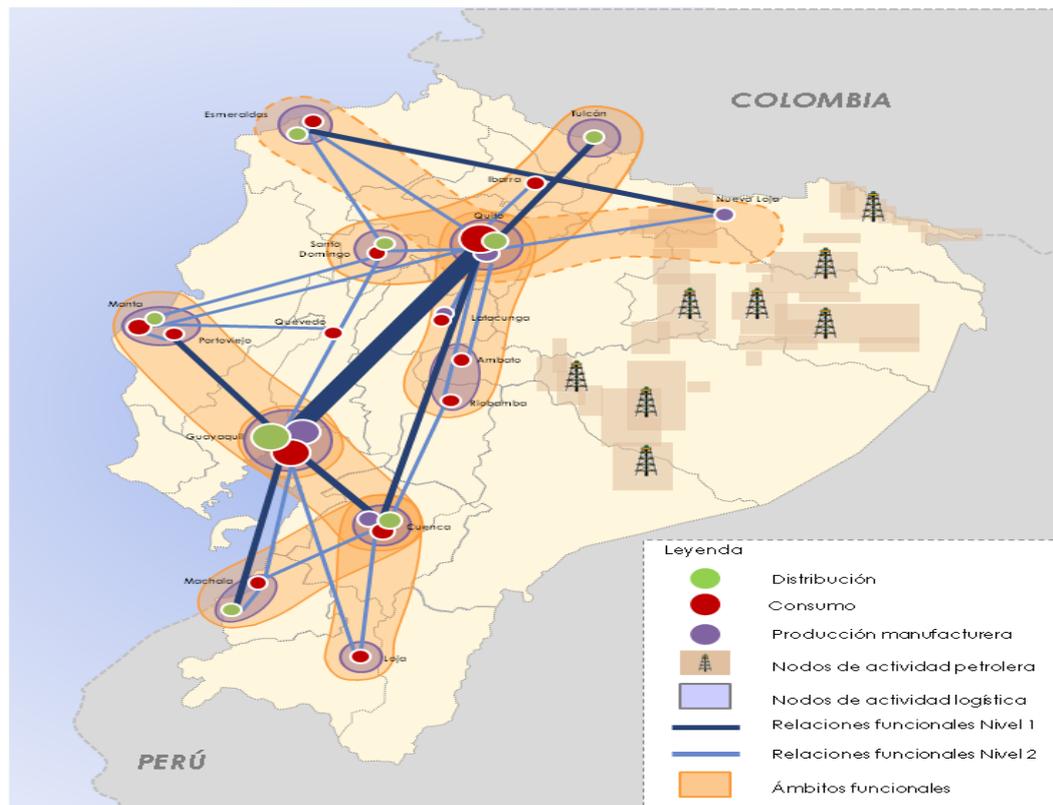


Figura 6. Plataformas logísticas

Fuente: Plan de Plataformas Logísticas

Elaborado por: Plan de Plataformas Logísticas

El Plan Estratégico de Movilidad fue desarrollado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2013) “con el fin de formular una propuesta para un Nuevo Sistema de Transporte que se apoye en una visión que contribuya a impulsar el cambio de la matriz productiva”.

El Plan Estratégico de Movilidad es un sistema equilibrado y armónico que busca integrar el territorio ecuatoriano con un enfoque social, económico y geográfico para lo cual integra líneas y nodos en una infraestructura terrestre, marítima, aérea y fluvial.

En el aspecto de terrestre el Plan Estratégico de Movilidad establece una red vial jerarquizada con 13.500 kilómetros de red vial estatal total y 2.300

kilómetros de conexión urbana con equipamiento de alta capacidad. Como lo muestra el siguiente gráfico:



Figura 7. Plan Estratégico de Movilidad

Fuente: Plan Estratégico de Movilidad

Elaborado por: Plan Estratégico de Movilidad

En el siguiente cuadro se indica los principales directrices de los mencionados Planes para el transporte terrestre de carga:

Tabla 17

Planes de Transporte

| Componente | Estrategia | Política | Actividad | Responsable |
|---------------------------------------|---|--|--|---|
| Plan de Plataformas Logísticas | <ul style="list-style-type: none"> Determinar un modelo de plataformas logísticas integradas a corredores funcionales que permitan mejorar la competitividad del sector productivo nacional, al fomentar la oferta de servicios logísticos de valor agregado | <ul style="list-style-type: none"> Reducir los costos logísticos globales del sistema. Centralizar los procesos de manipulación y clasificación de los flujos de cargas. Permitir a los operadores de transporte beneficiarse de las economías de escala que presenta la consolidación de flujos. | <ul style="list-style-type: none"> Plataformas logísticas de distribución urbana y consolidación de carga Plataformas logísticas de apoyo en frontera Plataformas logísticas de consolidación de cargas regionales Zonas de Actividad Logística (ZAL) portuarias Puertos Secos o Terrestres Plataformas multimodales Container Freight Station Agro centros multipropósito | Ministerio Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad |
| Plan Estratégico de Movilidad | Generar el Sistema Nacional de Transporte Multimodal que sirva de base para el desarrollo nacional y regional con estándares de eficiencia y calidad. | <ul style="list-style-type: none"> Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías en todos los modos y medios de transporte, a través de planificación, diseño, regulación, control, seguimiento y evaluación del sector. Promover la seguridad, calidad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel Nacional e | <ul style="list-style-type: none"> Integración de los diversos modos de transporte bajo MTOP, como ente rector del sector, encargado de la planificación participativa, desconcentrada, descentralizada para el desarrollo del sector Implementar "Proyectos Integrales" de infraestructura para la operación de Transporte que permitan | Ministerio de Transporte y Obras Públicas |

CONTINUA



| | |
|--|--|
| <p>Internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales. • Integrar y consolidar el territorio nacional a través de la construcción de infraestructura para el transporte, fortaleciendo los servicios conexos la integración física y operacional de la red nacional de transporte. (Infraestructura del Transporte). | <p>conectar Nodos, zonas pobladas y puntos generadores de viajes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar e implementar mecanismos e instrumentos que faciliten la integración de corredores nacionales de transporte y productividad. • Desarrollar redes de transporte y nodos logísticos que integren zonas productivas con los puertos, aeropuertos y puertos secos. • Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional. |
|--|--|

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ecuador

Elaborado: Paola Santafé

5.4 Infraestructura regional de incentivo al transporte terrestre internacional de carga

El organismo latinoamericano encargado de coordinar las políticas de integración en base a la generación de proyectos de infraestructura es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA); este organismo, en lo concerniente, a la región Andina, ha

identificado el área de influencia como Eje Andino, que está compuesta por la siguiente infraestructura vial:

Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú (vinculándose a través de ella más al sur con Chile), y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú. De acuerdo a los siguientes grupos de proyectos:

Tabla 18

Grupo 5: Conexión Colombia (Puerto Tumbaco) – Ecuador (Puerto Esmeraldas – Guayaquil) – Perú (ICA)

| FUNCIÓN ESTRATÉGICA | |
|---|--|
| Potenciar las relaciones comerciales y turísticas (playas y ecoturismo) de importantes zonas costeras de Perú, Ecuador y las zonas del Pacífico Sur colombiano. | |
| Eje Andino: Grupo 5 | Inversión Estimada (millones de US\$) |
| Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Huaquillas - Aguas Verdes (EC - PE) | 15,9 |
| Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Río Mataje (CO - EC) | 3,0 |
| Proyecto La Espriella - Río Mataje incluye puente sobre Río Mataje (CO - EC) | 25,0 |
| Rehabilitación del tramo Borbón - San Lorenzo (Mataje) (EC) | 5,3 |
| Nuevo Aeropuerto Regional de Santa Rosa (EC) | 47,1 |
| Carretera Puerto Inca - Huaquillas y Puente Internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas (EC - PE) | 85,8 |
| Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Ancón - Pativilca (PE) | 75,1 |
| Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE) | 41,2 |
| Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Pativilca - Trujillo (PE) | 401,6 |
| Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Trujillo - Sullana (PE) | 400,1 |
| Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica (PE) | 231,9 |

CONTINUA



| | |
|---|---------------|
| Cabotaje entre Buenaventura y el Callao (CO) | 0,0 |
| Panamericana Sur, Ica - Frontera con Chile (PE) | 159,1 |
| Carretera Sullana - El Alamor (PE) | 29,5 |
| Carretera Sullana - Macará - Loja (PE) | 43,9 |
| TOTAL | 1564,5 |

Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Paola Santafé

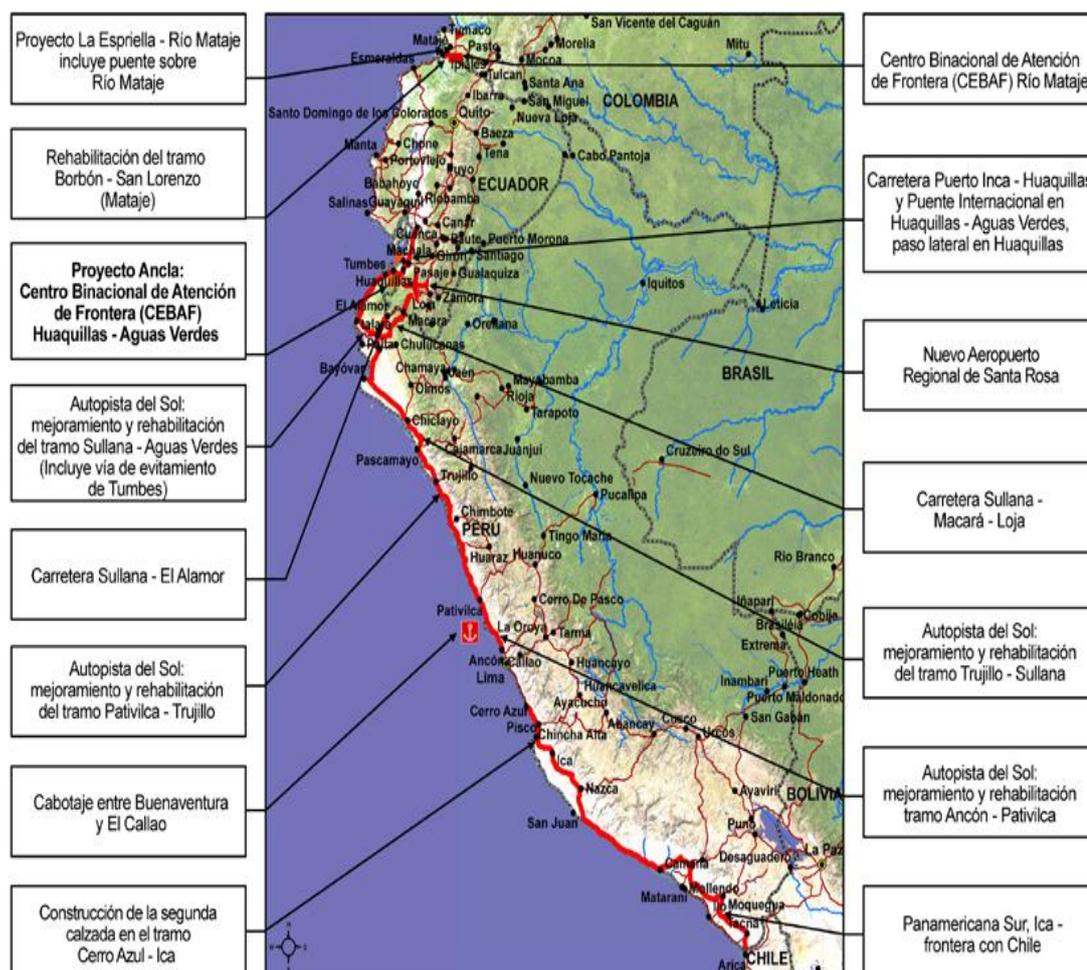


Grafico 15 Iniciativa Integración Infraestructura Regional Suramericana (Colombia-Ecuador-Perú)

Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012

Tabla 19

Grupo 6: Conexión Colombia – Ecuador II (Bogotá – Mocoa – Tena – Zamora – Palanda – Loja)

| FUNCIÓN ESTRATÉGICA | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar un corredor que articularía en esquemas de comercio internacional a zonas del centro y sur de Colombia con provincias amazónicas del norte y centro de Ecuador (Tena, Puyo) y áreas en el sur de Ecuador (Loja). | |
| Eje Andino: Grupo 6 | Inversión Estimada (millones de US\$) |
| Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC) | 25,0 |
| Mejoramiento y rehabilitación del tramo Bella Unión - Gualaquiza (EC) | 23,2 |
| Construcción de la carretera Zamora - Palanda (EC) | 1,3 |
| Mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa - Guamaniyacu (EC) | 23,6 |
| Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel (CO) | 133,6 |
| Pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El Porvenir (CO) | 190 |
| TOTAL | 396,7 |

Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Paola Santafé

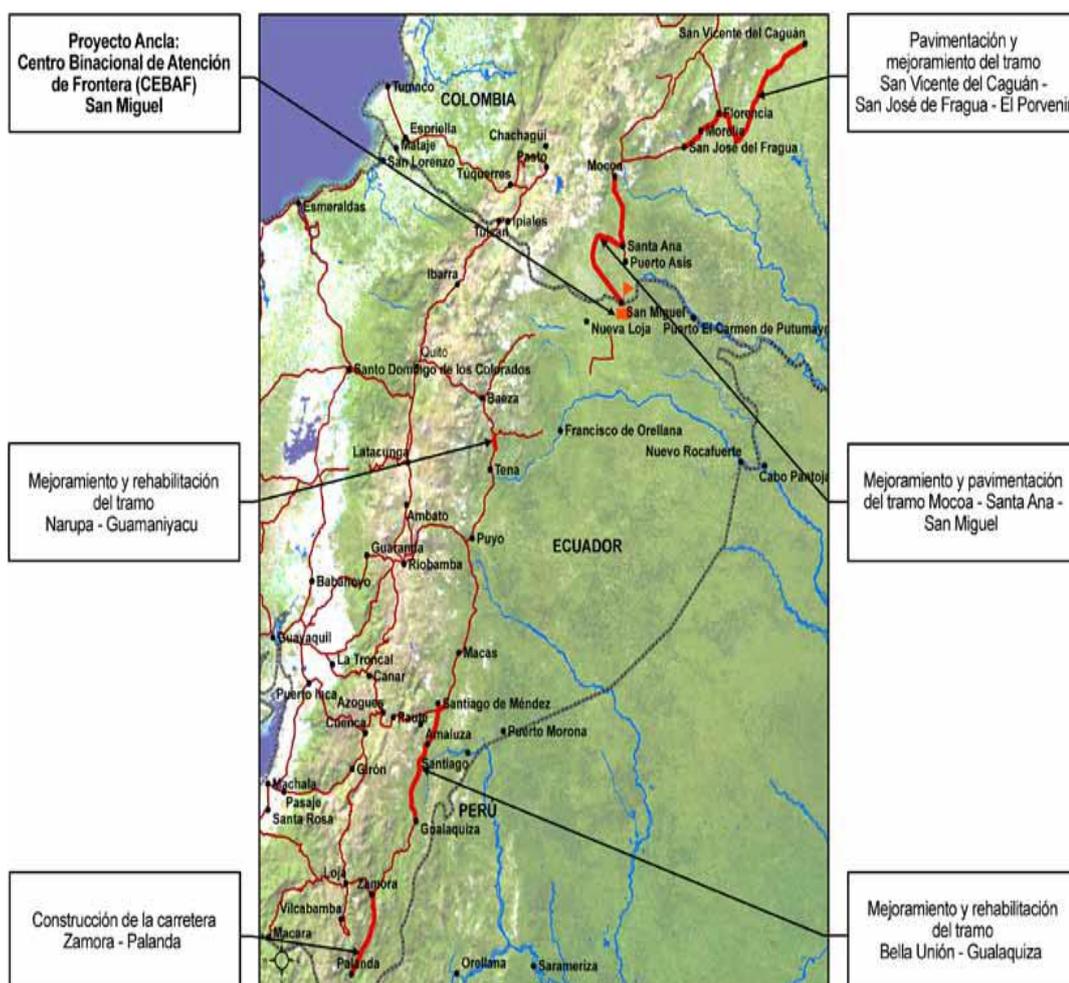


Gráfico 16 Iniciativa Integración Infraestructura Regional Suramericana (Colombia-Ecuador)

Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012

Tabla 20

Grupo 7: Conexión Perú – Ecuador II (Quito – Puente de Integración – Tingo María)

| FUNCIÓN ESTRATÉGICA | |
|--|--|
| Desarrollar un corredor internacional de comercio nuevo a partir del mejoramiento de las vías que unen las ciudades de Loja, Tarapoto y Tingo María. Este corredor integraría el sur andino de Ecuador (Loja y Cuenca) con la selva norte y central de Perú (San Ignacio, Moyobamba, Rioja, Tarapoto y Tingo María). | |
| | Inversión Estimada (millones de US\$) |
| Eje Andino: Grupo 7 | |
| Pavimentación Vilcabamba - Puente de Integración - Jaén (EC - PE) | 259,3 |
| Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Puente de Integración (EC - PE) | 2,5 |
| Mejoramiento del Aeropuerto de Tarapoto (PE) | 6,9 |
| TOTAL | 268,7 |

Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Paola Santafé

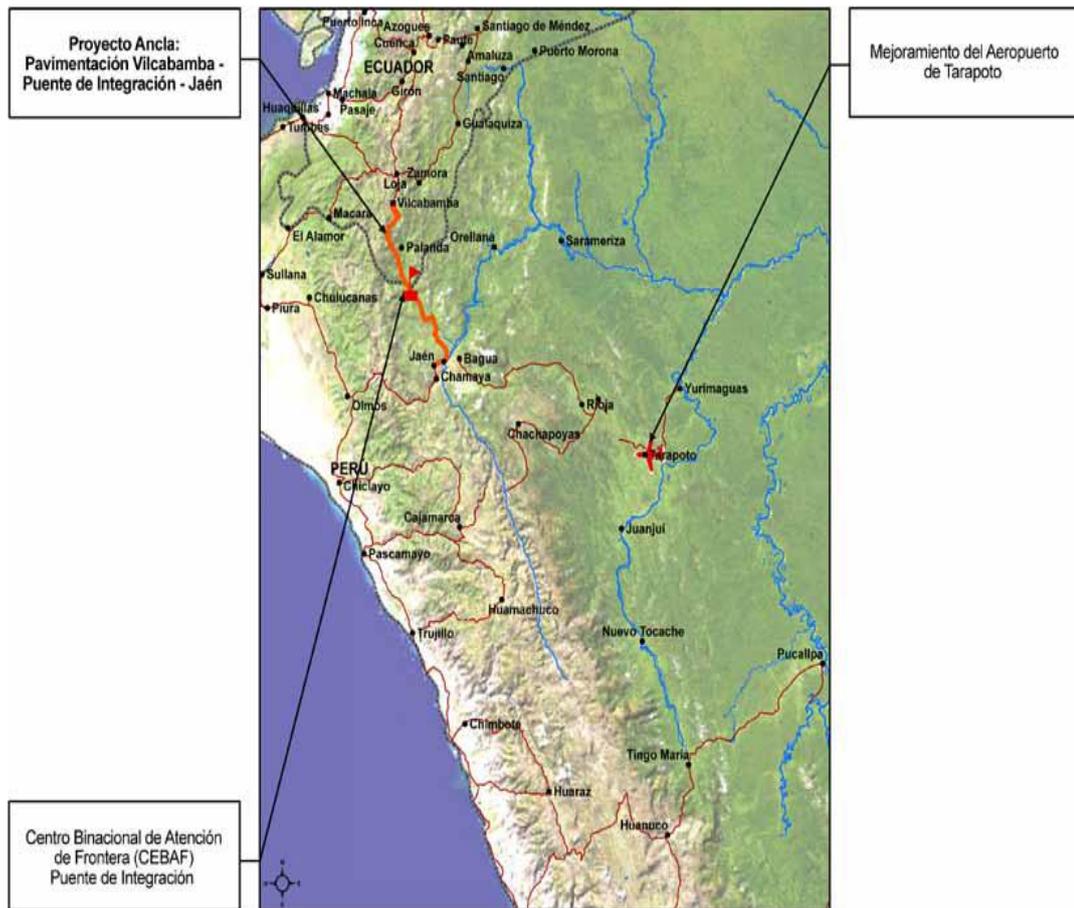


Gráfico 17 Iniciativa Integración Infraestructura Suramericana (Perú-Ecuador)
Fuente: (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

Elaborado por: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012

Tabla 21

Componentes Política Comercio Exterior

| Componente | Política | Plan de acción | Responsable |
|---|--|---|-------------|
| POLITICA COMERCIO EXTERIOR | * Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los pasos fronterizos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones | | |
| | * Tratados comerciales detenidos | | |
| | * Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional | ✓ Gestión de tratados internacionales (previo estudio de ventajas competitivas y comparativas de los sectores e industrias) | |
| | * Desarrollo de las exportaciones no tradicionales | | |
| | * Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador | | |
| | * Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno | ✓ Aprobación de políticas de sustitución de importaciones coherentes con las necesidades del mercado ecuatoriano | |
| | * Incremento de la exportación petrolera | | |
| | * Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP) | | |
| | * Fomento de las relaciones con países vecinos que incrementen el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías | | |

Gobierno Central -
MIPRO,
MCPEC,
SENAE,

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Paola Santafé

Tabla 22

Componentes Vinculación con el Gobierno Central

| Componente | Política | Plan de acción | Responsable |
|--|--|--|--|
| VINCULACION CON EL GOBIERNO CENTRAL | Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas | Vinculación del desarrollo con el Plan Nacional del Buen Vivir, el desarrollo de la matriz productiva, los proyectos de plataformas logísticas | Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Fronteriza, Empresas de transporte terrestre nacional e internacional |
| | Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial | Decisión de modificar el sistema de transporte en concordancia con la línea de gestión y desarrollo económico gubernamental | |
| | Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones | | |

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Paola Santafé

Tabla 23

Componentes Talento Humano

| Componente | Política | Plan de acción | Responsable |
|-----------------------|---|--|---|
| TALENTO HUMANO | Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en los pasos fronterizos | Desarrollo de un plan de gestión y retención del talento humano | Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Fronteriza |
| | | Evaluación de gestión para los profesionales que laboran en los diferentes pasos fronterizos | Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Fronteriza |

Fuente: Investigación propia

Elaborado por Paola Santafé

Tabla 24

Componentes Mejoramiento para las empresas de Transporte

| Componentes | Estrategia | Política | Actividad | Responsable |
|---|--------------|--------------------------------|--|---|
| MEJORAMIENTO PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA | Marketing | Descuento en fletes | Realizar descuentos en los fletes para los clientes nuevos. | Empresas de transporte terrestre internacional de carga |
| | | Tarjeta de clientes frecuentes | Proporcionar descuentos en los fletes a las empresas que tengan la tarjeta de cliente frecuente. | |
| | | Descuento por volumen | Efectuar descuentos en los fletes a las empresas que tiene un incremento de los volúmenes adquiridos y que no sean clientes frecuentes. | |
| | | Servicio de valores agregados | Ofrecer servicios aduaneros como beneficio complementario a los clientes nuevos. | |
| | | Revista empresarial | Promocionar la empresa mediante artículos en las revistas con mayor demanda en el mercado. | |
| | | Vallas publicitarias | Colocar de vallas publicitaria en los lugares de mayor afluencia de personas. | |
| | | Página web | Publicación de información con información de comercial y de contacto | |
| | | Publicidad por internet | Consiste en informar a los clientes de promociones e invitaciones mediante correo electrónico. | |
| | | Ferias empresariales | Participar en el mayor número de ferias empresariales que se lleven a cabo en el país, que tengan como finalidad identificar el mayor número de contactos de clientes a quienes se puedan ofrecer los servicios de logística | |
| | Capacitación | Servicio al cliente | Realizar periódicamente capacitaciones al departamento de servicio al cliente en temas relacionados al manejo de objeciones, tele marketing y servicios post venta; así como también evaluar el servicio que se brinda a los clientes. | |

Fuente: Investigación propia
 Elaborado por: Paola Santafé

CAPITULO VI

6.1 CONCLUSIONES

- El Ecuador tiene una posición estratégica desde el punto de vista geográfico, ya que, se encuentra como medio de paso obligado del intercambio comercial por medio de transporte terrestre entre Colombia y Perú.

- El tema del tránsito terrestre es una pieza clave para la integración comercial entre los países latinoamericanos, por lo que, establecer una normativa acorde a las necesidades de los involucrados es un punto a favor para el proceso de la construcción de la Latinoamérica unida bajo el amparo de instituciones como la Comunidad Andina de Naciones o UNASUR.

- Contar con una infraestructura vial en buenas condiciones es un punto estratégico para el desarrollo del sector de transporte terrestre, en ese sentido las vías principales del país se encuentran con las características apropiadas para su uso por parte de los vehículos de carga pesada.

- Las condiciones macroeconómicas del Ecuador son propicias para el desarrollo de la actividad de transporte terrestre con un 38.33% de aporte a la economía, por lo cual existe estabilidad en los principales indicadores económicos, sociales y políticos. Aunque un punto que juega en contra del sector de transporte terrestre es la limitación de las importaciones en productos que suelen ocupar al sector de transporte terrestre como mecanismo de llegada al país.

- La normativa que rige para el transporte terrestre comunitario está fundamentada en las Decisiones de la Comunidad Andina de Naciones, esta reglamentación tiene una buena calificación por parte de los involucrados, aunque mencionan que en cierto sentido debe mejorar especialmente en los aspectos administrativos para minimizar la burocracia.

6.2 RECOMENDACIONES

- El país no aprovecha su condición de paso obligatorio del intercambio comercial terrestre entre Perú y Colombia, por lo que, debería explotar esta ventaja comparativa, para ofrecer mejores condiciones para que las empresas de transporte terrestre de Ecuador, Perú y Colombia, puedan explotar de mejor manera esta opción logística. Estos incentivos pueden darse desde el sector privado con estrategias comerciales para captar mayor número de clientes entre importadores y exportadores; y desde el sector público con la emisión de políticas encaminadas a incentivar la inversión privada.

- Es muy importante incentivar la participación del sector privado en las decisiones referentes a las políticas comerciales del país, en este caso, es vital que el sector de transporte terrestre pueda participar activamente en la vinculación de normativa andina.

- Por parte del sector público, continuar con la participación activa en las instancias de integración de infraestructura regional como es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), para que los grandes proyectos de infraestructura vial se puedan desarrollar en base a una planificación de integración latinoamericana.

- La normativa que regula la actividad de transporte terrestre comunitario debe ser conocida y manejada por la mayor cantidad de involucrados en el proceso de transporte. Por lo que, es conveniente que la autoridad pública correspondiente, sea el Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Tránsito o SENA, organicen talleres continuos de capacitación, de esta manera, la normativa tendrá el mayor impacto en las buenas relaciones comerciales entre los países de la Comunidad Andina.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Transito. (2014). *Visión, misión y objetivos*. Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/vision-mision-y-objetivos#.VE-MpyJwvAM>
- Asamblea Nacional. (2010). *Código Organico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito: Registro Oficial.
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Estadísticas Macroeconómicas Presentación Coyuntural*. Quito: BCE.
- Banco Central del Ecuador. (2014). *Estadísticas: Indicadores Económicos*. Obtenido de Banco Central del Ecuador web site: <http://www.bce.fin.ec/index.php/indicadores-economicos>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2012). Plan Logístico Nacional . *Carta Mensual del BID*, 189.
- Camara de Comercio de Guayaquil. (2011). *Boletín de Comercio Exterior*. Guayaquil: Camara de Comercio de Guayaquil.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (1999). *Resolución 300: Reglamento de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera*. Carácas - Venezuela: CAN.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (1990). *Decisión 271: Sistema Andino de Carreteras*. Lima-Perú: CAN.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (1991). *Decisión 290: Póliza Andina De Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera*. Lima-Perú: CAN.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (1997). *Decisión 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras, sustitutoria de la Decisión 257*. Lima - Perú: Secretaría General de la Comunidad Andina.
- Comunidad Andina De Naciones - CAN. (2000). *Decisión 477: Tránsito Aduanero Internacional, sustitutoria de la Decisión 327*. Lima - Perú: CAN.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (2009). *Decisión 728: Actualización de la Decisión sobre Asistencia Mutua y Cooperación entre las Administraciones Aduaneras de los países miembros de la Comunidad Andina*. Lima - Perú: Secretaria Nacional de la CAN.
- Comunidad Andina de Naciones - CAN. (2010). *Temas: Aduanas: Tranisto Aduanero Comunitario*. Obtenido de CAN web site: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=117&tipo=TE>
- Consortio Analdex-CCL-Fedexpor. (2010). *Normativa Andina en Transporte Terrestre, Aduanas e Integración Fronteriza*. Quito: Proyecto UE-CANFAT.

- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (2012). *Cartera de Proyecto 2012*. Santiago de Chile: IRSA.
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2012). *Perfil Logístico de la República del Perú*. Quito: PROECUADOR.
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2013). *Guía Comercial de Perú*. Quito: PROECUADOR.
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2013). *Guía Comercial de Perú*. Quito: PROECUADOR.
- Magalhaes, F. (2009). *Memoria Superintendencia de Servicios de Transporte de Carga*. Brasilia: ANTT.
- Martínez Pedrós, D., & Milla Gutiérrez, A. (2005). *La elaboración del plan estratégico y su implantación a través del cuadro mando integral*. Madrid: Díaz de Santos, S.A.
- Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (2012). www.produccion.gob.ec. Obtenido de www.produccion.gob.ec: www.produccion.gob.ec
- Ministerio Coordinador de Productividad, Empleo y Competitividad. (2014). *Valores / Misión/ Visión*. Recuperado el 28 de Octubre de 2014, de <http://www.produccion.gob.ec/valores-mision-vision/>
- Ministerio de Obras Públicas. (2013). www.transporte.gob.ec. Obtenido de www.transporte.gob.ec: www.transporte.gob.ec
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2014). *Valores/ misión/ visión*. Recuperado el 28 de Octubre de 2014, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/el-ministerio/>
- Muniz Costa, S. (2012). *La Integración Regional Sudamericana por Transporte Terrestre*. Washington DC: Instituto para la integración de América Latina - BID.
- Naciones, C. A. (2000). *Decisión 477*. Lima: Gaceta Oficial CAN.
- Organización Mundial del Comercio. (2011). *Exámen de Políticas Comerciales, Informe de la Secretaría de Ecuador*. Quito: OMC.
- Revista Ekos Negocios. (2013). *Las Empresas más Importantes de Ecuador 2013*. Quito: Ekos negocios.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017*. Quito: Senplades.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2014). *Misión y visión*. Recuperado el 28 de 10 de 2014, de http://www.aduana.gob.ec/ace/mission_vision.action