

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI**



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,  
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL  
INTERNACIONAL**

“La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio  
Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva”

Trabajo de titulación previo a la obtención del  
título de Ingeniera en Comercio Exterior y  
Negociación Comercial Internacional

AUTORA: Liliana Nathaly Chamorro Muzo

ASESOR: Ing. Edison Caza Guevara MSc.

TULCÁN - ECUADOR

AÑO: 2015

## CERTIFICADO

Certifico que la estudiante Liliana Nathaly Chamorro Muzo con el número de cédula 040155086-8 ha elaborado bajo mi dirección la sustentación de grado titulada: “La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva”.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el reglamento de Grado del Título a obtener, por lo tanto, autorizo la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

-----  
Ing. Edison Caza Guevara MSc.

Tulcán, 11 de agosto de 2015

## AUTORÍA DE TRABAJO

La presente tesis constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial.

Yo, Liliana Nathaly Chamorro Muzo con cédula de identidad número 0401550868 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

f.....

Nathaly Chamorro

Tulcán, 11 de agosto de 2015

## **ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO**

Yo Liliana Nathaly Chamorro Muzo, declaro ser autora del presente trabajo y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Adicionalmente declaro conocer y aceptar la resolución del Consejo de Investigación de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de fecha 21 de junio del 2012 que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través o con el apoyo financiero, académico o institucional de la Universidad”.

Tulcán, 11 de agosto de 2015

-----  
Liliana Nathaly Chamorro Muzo  
CI 040155086-8

## AGRADECIMIENTO

Quiero extender mi sincero agradecimiento a Dios por darme las fuerzas necesarias para enfrentar cada obstáculo que la vida me ha expuesto y haberme permitido llegar a este punto, mi respeto y agradecimiento a mi Divino Niño, mi compañero de vida.

Agradezco de corazón a mi madre, por su ejemplo de lucha constante, su apoyo y confianza inigualable, a ella mi eterna gratitud, respeto y admiración.

Agradezco a mis hermanas, a mi compañero sentimental y mejor amigo a la vez; quienes con su apoyo incondicional me han empujado siempre hacia delante, animándome en mis derrotas y aplaudiéndome en mis logros, haciendo que no me dé por vencida fácilmente.

Cómo no agradecer a mi tutor, Ing. Edison Caza Guevara MSc. Quien me ha brindado su asesoría de una manera profesional y humana logrando que pueda crecer no sólo profesionalmente, sino humanamente, que considero que es mucho más importante.

Finalmente quiero agradecer a todas las personas que hicieron posible la ejecución de este proyecto de grado.

GRACIAS...

Nathaly

## DEDICATORIA

La vida es una recolección de pruebas, éxitos y derrotas, en cada una de éstas, se encuentran personas que sin esperar recibir algo a cambio han estado ahí y en cada paso dado, hay una fuerza motivadora, hay una inspiración.

Quiero dedicar este trabajo a esa fuerza divina que siempre me ha acompañado y me llenado de valor en cada etapa de mi vida: mi Divino Niño.

A mi madre, mi motor de vida, quien siempre ha sido mi motivación y mi fuerza.

A mis queridas hermanas y en especial a ti Adriana, que has sido como otra madre para mí.

A mí, porque mi meta siempre ha sido y será superarme a mí misma. Superar mis límites y mejorar cada día como persona y como profesional.

A quienes han estado a mi lado incondicionalmente brindándome su amor sincero y apoyo incondicional.

## ÍNDICE

CERTIFICADO.....	i
AUTORÍA DE TRABAJO. ....	ii
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS DE GRADO. ....	iii
AGRADECIMIENTO. ....	iv
DEDICATORIA.....	v
RESUMEN EJECUTIVO.....	- 1 -
ABSTRAC .....	- 2 -
INTRODUCCIÓN .....	- 3 -
CAPÍTULO I. ....	- 4 -
1. EL PROBLEMA. ....	- 4 -
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. ....	- 4 -
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA. ....	- 7 -
1.3. DELIMITACIÓN.....	- 7 -
1.4. JUSTIFICACIÓN. ....	- 7 -
1.5. OBJETIVOS. ....	- 9 -
1.5.1 Objetivo General. ....	- 9 -
1.5.2 Objetivos Específicos.....	- 9 -
CAPÍTULO II .....	- 10 -
2. MARCO TEÓRICO. ....	- 10 -
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	- 10 -
2.1.2 Matriz Productiva .....	- 10 -
2.1.3 Seguridad de la Cadena Logística.....	- 12 -
2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL. ....	- 18 -

2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	- 24 -
2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL. (Variables).....	- 26 -
2.4.1 Transformación de la Matriz Productiva .....	- 26 -
2.4.2 Seguridad de la Cadena Logística.....	- 27 -
2.5. IDEA A DEFENDER.....	- 27 -
2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.....	- 27 -
2.6.1 Variable Independiente .....	- 27 -
2.6.2 Variable Dependiente.....	- 27 -
CAPÍTULO III .....	- 28 -
3. MARCO METODOLÓGICO.....	- 28 -
3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 28 -
3.1.1 Cualitativo.....	- 28 -
3.1.2 Cuantitativo .....	- 28 -
3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 29 -
3.2.1 Investigación de Campo .....	- 29 -
3.2.2 Investigación Bibliográfica-Documental.....	- 29 -
3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	- 29 -
3.3.1 Exploratorio .....	- 29 -
3.3.2 Descriptivo.....	- 30 -
3.3.3 Correlativo .....	- 30 -
3.3.4 Explicativo .....	- 30 -
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.....	- 31 -
3.4.1 Población.....	- 31 -
3.4.2 Muestra .....	- 31 -
3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	- 33 -



3.6 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL.....	- 39 -
3.6.1 Matriz Productiva de Ecuador.....	- 39 -
3.6.1.1 Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva .....	- 42 -
3.6.1.2 Sectores priorizados .....	- 42 -
3.6.2 Matriz Productiva de Colombia .....	- 43 -
3.6.2.1 Sectores priorizados .....	- 44 -
3.6.3 Seguridad de la Cadena Logística.....	- 44 -
3.6.3.1 Seguridad Logística y facilitación.....	- 45 -
3.6.3.2 Políticas de seguridad logística .....	- 46 -
3.6.3.4 Ecuador y el contrabando .....	- 47 -
3.6.3.5 Colombia y el contrabando .....	- 50 -
3.6.3.6 Ecuador y el narcotráfico .....	- 51 -
3.6.3.7 Colombia y el Narcotráfico.....	- 53 -
3.6.4 Indicadores Macroeconómicos .....	- 55 -
3.6.4.1 PIB.....	- 55 -
3.6.4.2 Inflación.....	- 56 -
3.6.4.3 Tasa de interés .....	- 58 -
3.6.4.4 Riesgo país .....	- 59 -
3.6.4.5 Desempleo .....	- 60 -
3.6.4.6 Tipo de cambio.....	- 61 -
3.6.4.7 Balanza Comercial.....	- 62 -
3.7. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN. ....	- 64 -
3.7.1. Recolección de datos.....	- 64 -
3.7.2. Plan de recolección de datos.....	- 64 -
3.8. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	- 65 -

3.8.1. Análisis e interpretación de resultados.....	- 66 -
3.8.2. Encuesta Dirigida a Depósitos Temporales. (Anexo 2).....	- 66 -
3.8.3 Encuesta dirigida a Agentes Afianzados de Aduana.....	- 84 -
3.8.3 Entrevista: Aduana Tulcán (Anexo 3) .....	- 103 -
3.8.4 Entrevista: Unidad Provincial de Antinarcóticos del Carchi (Anexo 5).....	- 107 -
3.8.5. Entrevista: Presidente de Asociación de Transporte Pesado del Carchi. (Anexo 4) .....	- 109 -
CAPÍTULO IV.....	- 112 -
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	- 112 -
4.1. CONCLUSIONES. ....	- 112 -
4.2. RECOMENDACIONES.....	- 114 -
CAPÍTULO V.....	- 116 -
5. PROPUESTA.....	- 116 -
5.1. TÍTULO.....	- 116 -
5.2. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA.....	- 116 -
5.3. JUSTIFICACIÓN.....	- 117 -
5.4. OBJETIVOS.....	- 118 -
5.4.1 Objetivo General .....	- 118 -
5.4.2 Objetivos Específicos.....	- 118 -
5.5. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO-TÉCNICA.....	- 119 -
5.5.1 Estructura Organizacional.....	- 119 -
5.5.2 Países miembros .....	- 119 -
5.6. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA.....	- 120 -
5.6.1 Estudio de Mercado- Capítulo BASC Carchi.....	- 120 -
5.6.1.1 Análisis PEST .....	- 120 -

5.6.1.1.1 Político y legal .....	- 120 -
5.6.1.1.2 Económico .....	- 120 -
5.6.1.1.3 Social y Cultural .....	- 121 -
5.6.1.1.4 Tecnológico.....	- 121 -
5.6.1.2. Análisis del Micro entorno: Análisis PORTER .....	- 122 -
5.6.1.3 Análisis de la demanda.....	- 123 -
5.6.1.4 Análisis de la Oferta .....	- 123 -
5.6.1.5 Marketing MIX - Capítulo BASC Carchi.....	- 124 -
5.6.1.5.1 El Producto (Servicio) .....	- 124 -
5.6.1.5.2 El Precio.....	- 125 -
5.6.1.5.3 La Plaza .....	- 125 -
5.6.1.5.4 La Promoción .....	- 126 -
5.6.2 Estudio Técnico-Operativo.....	- 126 -
5.6.2.1 Tamaño del proyecto .....	- 126 -
5.6.2.2 Localización del proyecto.....	- 126 -
5.6.2.3 Ingeniería del proyecto .....	- 127 -
5.6.2.3.1 Conocimiento de las características del servicio.....	- 127 -
5.6.2.3.2 Descripción del proceso de creación del Capítulo BASC Carchi.....	- 128 -
5.6.2.4. Organización del Capítulo BASC Carchi.....	- 132 -
5.6.2.4.1 Misión .....	- 132 -
5.6.2.4.2. Visión .....	- 132 -
5.6.2.4.3. Organigrama Estructural .....	- 132 -
5.6.2.4.4. Políticas .....	- 133 -
5.6.2.4.5. Principios Corporativos.....	- 134 -

5.6.2.5 Documentación Legal del Capítulo BASC Carchi .....	- 135 -
5.6.3 Estudio económico-financiero.....	- 136 -
5.6.3.1 Inversiones.....	- 136 -
5.6.3.2 Cronograma de Actividades.....	- 137 -
5.6.3.3 Ingresos.....	- 137 -
5.6.3.4 Egresos .....	- 138 -
5.6.3.5. Balance General .....	- 139 -
5.6.3.6 Estado de Resultados .....	- 140 -
5.6.4 Evaluación del Proyecto.....	- 140 -
5.6.4.1 Valor Actual Neto (VAN) .....	- 140 -
5.6.4.2 Tasa Interna de Retorno (TIR).....	- 141 -
5.6.4.3. Relación Costo Beneficio.....	- 142 -
5.7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. ....	- 142 -
5.7.1 Conclusiones.....	- 142 -
5.7.2 Recomendaciones .....	- 143 -
5.8 Validación de Idea a Defender.....	- 143 -
CAPÍTULO VI.....	- 146 -
6. BIBLIOGRAFÍA.....	- 146 -
ANEXOS .....	- 148 -

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Delimitación .....	- 7 -
Tabla N° 2 Fundamentación Legal .....	- 18 -
Tabla N° 3 Plan Nacional del Buen Vivir .....	- 24 -
Tabla N° 4 Teorías .....	- 24 -
Tabla N° 5 Muestra .....	- 32 -
Tabla N° 6 Ejes de Transformación-Seguridad .....	- 42 -
Tabla N° 7 Sectores Priorizados Ecuador .....	- 43 -
Tabla N° 8 Sectores Priorizados Colombia .....	- 44 -
Tabla N° 9 PIB .....	- 55 -
Tabla N° 10 Inflación.....	- 56 -
Tabla N° 11 Inflación.....	- 57 -
Tabla N° 12 Tasa de interés .....	- 58 -
Tabla N° 13 Riesgo País.....	- 59 -
Tabla N° 14 Desempleo.....	- 60 -
Tabla N° 15 Población .....	- 60 -
Tabla N° 16 PIB PER CÁPITA.....	- 61 -
Tabla N° 17 Tipo de cambio .....	- 61 -
Tabla N° 18 Balanza Comercial.....	- 62 -
Tabla N° 19 Depósito Temporal Pregunta 1.....	- 66 -
Tabla N° 20 Depósito Temporal Pregunta N° 2.....	- 68 -
Tabla N° 21 Depósito Temporal Pregunta N° 3.....	- 69 -
Tabla N° 22 Depósito Temporal Pregunta N° 4.....	- 71 -
Tabla N° 23 Depósito Temporal Pregunta N° 5.....	- 72 -
Tabla N° 24 Depósito Temporal Pregunta N° 6.....	- 73 -
Tabla N° 25 Depósito Temporal Pregunta N° 7.....	- 75 -
Tabla N° 26 Depósito Temporal Pregunta N° 8.....	- 76 -
Tabla N° 27 Depósito Temporal Pregunta N° 9.....	- 78 -
Tabla N° 28 Depósito Temporal Pregunta N° 10.....	- 79 -
Tabla N° 29 Depósito Temporal Pregunta N° 11.....	- 80 -

Tabla N° 30 Depósito Temporal Pregunta N° 12.....	- 82 -
Tabla N° 31 Agentes de Aduana Pregunta 1 .....	- 84 -
Tabla N° 32 Agente de Aduana Pregunta 2 .....	- 85 -
Tabla N° 33 Agente de Aduana Pregunta 3 .....	- 86 -
Tabla N° 34 Agentes de Aduana Pregunta 4 .....	- 87 -
Tabla N° 35 Agente de Aduana Pregunta 5 .....	- 89 -
Tabla N° 36 Agente de Aduana Pregunta 6 .....	- 90 -
Tabla N° 37 Agentes de Aduana Pregunta 7 .....	- 91 -
Tabla N° 38 Agente de Aduana Pregunta 8 .....	- 92 -
Tabla N° 39 Agente de Aduana Pregunta 9 .....	- 93 -
Tabla N° 40 Agente de Aduana Pregunta 10 .....	- 94 -
Tabla N° 41 Agente de Aduana Pregunta 11 .....	- 95 -
Tabla N° 42 Agente de Aduana Pregunta 12 .....	- 96 -
Tabla N° 43 Agente de Aduana Pregunta 13 .....	- 98 -
Tabla N° 44 Agente de Aduana Pregunta 14 .....	- 99 -
Tabla N° 45 Agente de Aduana Pregunta 15 .....	- 101 -
Tabla N° 46 Agente de Aduana Pregunta 16 .....	- 102 -
Tabla N° 47 Entrevista Aduana .....	- 103 -
Tabla N° 48 Entrevista Unidad Prov. Antinarcóticos .....	- 107 -
Tabla N° 49 Entrevista Sector Transportista .....	- 109 -
Tabla N° 50 Países miembros BASC .....	- 119 -
Tabla N° 51 Análisis Fuerzas de PORTER .....	- 122 -
Tabla N° 52 Precio.....	- 125 -
Tabla N° 53 Plaza .....	- 125 -
Tabla N° 54 Ubicación Geográfica BASC Carchi.....	- 126 -
Tabla N° 55 Certificación BASC .....	- 128 -
Tabla N° 56 Empresas para formación .....	- 129 -
Tabla N° 57 Documentación Legal.....	- 135 -
Tabla N° 58 Inversiones.....	- 136 -
Tabla N° 59 Cronograma de actividades.....	- 137 -
Tabla N° 60 Ingresos .....	- 137 -

Tabla N° 61 Egresos.....	- 138 -
Tabla N° 62 Balance General.....	- 139 -
Tabla N° 63 Estado de Resultados.....	- 140 -

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Conceptualización Transformación Matriz Productiva ...	- 26 -
Gráfico N° 2 Conceptualización Seguridad de Cadena Logística .....	- 27 -
Gráfico N° 3 Resultados Aduana.....	- 46 -
Gráfico N° 4 Recaudaciones totales 2015.....	- 47 -
Gráfico N° 5 Estrategia de Control Aduanero.....	- 49 -
Gráfico N° 6 Aprehensiones .....	- 52 -
Gráfico N° 7 Balanza Comercial .....	- 63 -
Gráfico N° 8 Depósito Temporal Pregunta N° 1 .....	- 67 -
Gráfico N° 9 Depósito Temporal Pregunta N° 2.....	- 69 -
Gráfico N° 10 Depósito Temporal Pregunta N°3.....	- 70 -
Gráfico N° 11 Depósito Temporal Pregunta N° 4.....	- 71 -
Gráfico N° 12 Depósito Temporal Pregunta N° 5.....	- 73 -
Gráfico N° 13 Depósito Temporal Pregunta N° 6.....	- 74 -
Gráfico N° 14 Depósito Temporal Pregunta N° 7 .....	- 75 -
Gráfico N° 15 Depósito Temporal Pregunta N° 8.....	- 77 -
Gráfico N° 16 Depósito Temporal Pregunta N° 9.....	- 78 -
Gráfico N° 17 Depósito Temporal Pregunta N° 10.....	- 79 -
Gráfico N° 18 Depósito Temporal Pregunta N° 11 .....	- 81 -
Gráfico N° 19 Depósito Temporal Pregunta N° 12.....	- 82 -
Gráfico N° 20 Agentes de Aduana Pregunta N° 1.....	- 84 -
Gráfico N° 21 Agente de Aduana Pregunta N° 2.....	- 85 -
Gráfico N° 22 Agente de Aduana Pregunta N° 3.....	- 87 -
Gráfico N° 23 Agentes de Aduana Pregunta N° 4.....	- 88 -
Gráfico N° 24 Agente de Aduana Pregunta N° 5.....	- 89 -

Gráfico N° 25 Agente de Aduana Pregunta N° 6.....	- 90 -
Gráfico N° 26 Agente de Aduana Pregunta N° 7.....	- 91 -
Gráfico N° 27 Agente de Aduana Pregunta N° 8.....	- 92 -
Gráfico N° 28 Agente de Aduana Pregunta N° 9.....	- 94 -
Gráfico N° 29 Agente de Aduana Pregunta N° 10.....	- 95 -
Gráfico N° 30 Agente de Aduana Pregunta N° 11.....	- 96 -
Gráfico N° 31 Agente de Aduana Pregunta N° 12.....	- 97 -
Gráfico N° 32 Agente de Aduana Pregunta N° 13.....	- 98 -
Gráfico N° 33 Agente de Aduana Pregunta N° 14.....	- 100 -
Gráfico N° 34 Agente de Aduana Pregunta N° 15.....	- 101 -
Gráfico N° 35 Agente de Aduana Pregunta N° 16.....	- 103 -
Gráfico N° 36 Estructura Organizacional WBO.....	- 119 -
Gráfico N° 37 Demanda.....	- 123 -
Gráfico N° 38 Oferta .....	- 124 -
Gráfico N° 39 Organigrama Estructural.....	- 133 -



## **RESUMEN EJECUTIVO**

El presente proyecto presenta información relevante sobre el tema de la seguridad en la cadena logística, debido a que este factor ha traído muchos efectos secundarios no solo en los eslabones de la cadena logística, sino también en la sociedad en general, al efectuarse un sinnúmero de delitos como el contrabando, narcotráfico, lavado de activos, terrorismo, entre los principales.

En los primeros capítulos se expone la importancia del estudio y cuál sería su impacto, posteriormente se detalla antecedentes investigativos en los que se analizan las estrategias de lucha contra la inseguridad en la cadena logística, sin embargo para realizar esta investigación más acertada ha sido necesario recolectar la información directamente de quienes intervienen en el proceso logístico en el Comercio Ecuador-Colombia, exactamente en la frontera Carchi-Nariño. Esta recolección de información hará posible la determinación de la influencia de la transformación de la Matriz productiva en la situación de la seguridad de la cadena logística en la frontera norte del Ecuador.

Como instrumentos de investigación, se ha utilizado la encuesta y entrevista logrando obtener resultados que permitan desarrollar la propuesta, previamente estudiada en relación a las necesidades y falencias de los Operadores de Comercio Exterior en la seguridad de la cadena logística en la provincia del Carchi; con el diseño de Implementación del Capítulo BASC Carchi.

## **ABSTRACT**

This project presents relevant information about the security applied during logistic processes, because this factor has brought many side effects not only to every step in the logistic procedures, but also into many aspects of society, such as: the committing of customs offenses such as smuggling, drug trafficking, money engaged in dummy operations, terrorism, among others.

In the first's chapters, the importance of the study is explained as well as the impacts of this study, then, different ways to fight against insecurity during logistic processes are analyzed in detail. For a more effective research, it has been necessary to collect information directly from those involved in trading-logistics process in the border line between Ecuador and Colombia, precisely in the area of Carchi and Nariño. This collection of information will make it possible to determine the impact of the transformation of the productive matrix in the security logistics processes in the north of Ecuador.

As research implements, the survey and interview were used, and with the result showed, it was possible to develop a proposal which was previously studied in relation to the needs and limitations of Foreign Trade Operators in the logistic procedures in the province of Carchi; design Implementation of "Chapter BASC Carchi".

## INTRODUCCIÓN

La seguridad de la cadena logística se ha visto en un desequilibrio de situaciones; generadas por la contaminación de la mercancía, haciendo que la facilitación del comercio exterior se vea enormemente afectada. Cada eslabón de la cadena logística ha buscado constantemente mecanismos para fortalecerse, sin embargo la lucha contra la inseguridad es un problema común que requiere de una lucha conjunta con estrategias o sistemas conjuntos que eviten la evolución de actos de contaminación de mercancía.

La situación de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño presenta una realidad distinta a la realidad interna de cada país, es decir que las fronteras son más vulnerables o son el paso para la ejecución final de los actos delictivos, por esta razón se considera que las fronteras deben ser estudiadas de manera particular, la frontera norte del país no se queda atrás, ya que las falencias existentes hacen que la competitividad disminuya y se fortalezcan las bandas delictivas.

Como estrategias de lucha contra el crimen organizado, se ha requerido investigar las necesidades y falencias existentes en los operadores de la frontera, puesto a que no se puede determinar una estrategia en forma unilateral, pues se requiere el aporte de los organismos de control, la empresa pública y el sector privado, ya que esta problemática es de interés social.

La propuesta del presente proyecto servirá como un referente que aporte al mejoramiento de la seguridad y la competitividad en los procesos de la cadena logística por parte de los Operadores de Comercio Exterior de la frontera norte del Ecuador, previamente calificados.

# CAPÍTULO I

## 1. EL PROBLEMA

### 1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La seguridad de la cadena logística es un factor de relevante importancia para el desarrollo de un comercio justo; y se fortalece del aporte de quienes interactúan en ella, es decir desde el proveedor hasta el vendedor, sin embargo actores externos a la cadena logística pueden influenciar en su fortalecimiento, o debilitarla. Es trascendental que un país incremente sus exportaciones, sin embargo al incrementar el comercio indirectamente también se incrementa la inseguridad debido a que se presentan algunas vulnerabilidades en especial en el embarque, transporte, almacenaje de mercancías, por la manipulación y la presencia de personas que pueden aprovecharse de estas vulnerabilidades.

Según datos de los organismos de control los puntos con mayor vulnerabilidad para realizar actos delictivos que afectan la seguridad de la cadena logística constituyen el almacenaje y el transporte internacional de mercancías (carga y descarga). En la ciudad de Tulcán existen ocho depósitos temporales y treinta y cuatro empresas filiales a la Asociación de Transporte Pesado del Carchi. (ATPC).

En la frontera Carchi-Nariño el problema de inseguridad tiene un alto porcentaje, puesto a que Colombia presenta altos índices de problemas de inseguridad tales como narcotráfico, contrabando, lavado de activos, entre otros, sin embargo el narcotráfico y contrabando son problemas que resaltan en la inseguridad de las fronteras entre estos dos países. Colombia y Perú han considerado a Ecuador como un país de paso, debido a la cercanía geográfica existente, para efectuar estos actos delictivos.

En cuanto al narcotráfico; este es un problema de inseguridad que ataca silenciosamente, poniendo a Ecuador en la tentativa de incrementar su nivel de narcotráfico, sin embargo a pesar de los medianos o pocos mecanismos y la infraestructura este problema no ha llegado a desarrollarse notablemente en el país, pero si es una ruta del narcotráfico. Lo que resalta en Ecuador, son los cultivos de drogas, (coca, amapola, marihuana) mismos que mediante programas de prevención se trata de erradicar. Como menciona la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC), en su informe: Indicadores de Cultivos Ilícitos en Ecuador 2013, Ecuador al ser un país de tránsito y al encontrarse entre los dos países de mayor producción de sustancias ilícitas, (Colombia y Perú) deben buscar mecanismos adecuados y en consenso para combatir el tráfico ilícito de drogas y el crimen organizado. “Ecuador corre el riesgo de convertirse en productor, debido a que su geografía y condiciones climáticas son óptimas para el desarrollo de cultivos ilícitos”.(UNODC, 2014)

En cuanto al contrabando; este problema afecta enormemente a la economía tanto ecuatoriana como colombiana, sin embargo ha sido la economía ecuatoriana la que ha recibido las mayores consecuencias. Los factores que dan indicio a este delito pueden ser varios, entre ellos las políticas cambiarias, restricciones a determinados productos, diversidad de bienes o los subsidios incluso. Los antecedentes del contrabando entre estos dos países datan desde años atrás donde la falta de cultura tributaria ha incrementado este fenómeno de inseguridad, sin embargo los gobiernos seccionales han planteado estrategias de combate.

Con la aplicación efectiva de las formas de operación en el transporte internacional de mercancías por carretera, tal como lo menciona el Art. 21 “Paso Directo” de la Decisión 399 de la Comunidad Andina de Naciones(CAN), se presentarían mayores riesgos en el tráfico de mercancías, debido a que ya no habrían controles en el transcurso de la mercancía a su destino final, es decir cualquier acto delictivo podría originarse en el embarque, si no se dan medidas

de seguridad y control necesarias, obteniendo su fin sin ningún contratiempo. Obligando así a que los organismos de control establezcan mayor aplicación en la Gestión de Riesgos, implementación de nuevos y avanzados mecanismos de seguridad basándose en los países desarrollados y que garanticen el cumplimiento de la normativa jurídica vigente y la seguridad de la cadena logística.

Por otro lado, el objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017 impulsa a la transformación de la Matriz Productiva, mediante fundamentos y diagnósticos que conducen a las políticas y lineamientos para el cumplimiento de metas estratégicas. Es así que entre las principales políticas y lineamientos con enfoque a la seguridad de la cadena logística se destacan: la generación de capacidades técnicas y gestión en servicios, fomento a la competitividad logística y servicios de transporte mediante infraestructura, fomento a la inversión en logística, transporte e infraestructura, y fomento de sistema integral logístico de comercialización y transporte de carga pesada con eficiencia.

Es aquí que bien caben las siguientes preguntas: ¿Qué es la Matriz productiva? ¿Cuáles son los ejes para la transformación? ¿Cuáles son los sectores priorizados? ¿Cómo es la matriz productiva de Colombia? ¿Cómo se han caracterizado las relaciones bilaterales? ¿Cuáles son los factores que afectan a la seguridad de la cadena logística? ¿Cómo han afectado los actos delictivos, delitos aduaneros, la falta de infraestructura, la falta de equipos avanzados de tecnología en la seguridad de la cadena logística? ¿Qué se está haciendo para mejorar esa problemática? ¿Cómo contribuir a esa mejora con esta investigación?; temas que inciden directamente con la seguridad de la cadena logística en la frontera norte.

## 1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia?

## 1.3. DELIMITACIÓN

Tabla Nº 1 Delimitación

<b>Objeto de estudio</b>	Transformación de la Matriz Productiva
<b>Sujeto de estudio</b>	Seguridad de la cadena logística.
<b>Área geográfica</b>	Frontera norte: Carchi-Nariño
<b>Tiempo estimado</b>	Enero 2013 - Agosto 2015
<b>Grupo social</b>	Operadores de Comercio Exterior
<b>Fuente:</b> Perfil del proyecto	
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

## 1.4. JUSTIFICACIÓN

El tema de la seguridad física en la cadena logística es un tema de suma importancia para el comercio exterior, razón por la cual la presente investigación está orientada a generar respuestas o mecanismos que por un lado disminuyan o eviten grandes pérdidas económicas por siniestros, aumento de costos de mercancía al aumentar el valor de las primas de seguros o el valor de las operaciones, muchas veces sin incrementar la competitividad, y por otro lado reducir los efectos indirectos de propagación al resto de la cadena como por ejemplo: incumplimientos o retrasos de embarques, en algunos casos pérdidas de mercancías, aumento en los niveles de inventarios.

Además con esta investigación se analizará los medios utilizados para la evasión de tributos; haciendo que no se incentive al emprendimiento, se deteriore la imagen del país haciéndolo menos atractivo para la inversión extranjera, y dejándolo como un país comercialmente inseguro, en si la falta de seguridad en la cadena logística retrasa el crecimiento económico y el desarrollo social y por ello su vital estudio.

Como estudiante el ver los efectos del problema, cómo los mecanismos utilizados para incrementar la inseguridad se innovan cada vez, como por ejemplo: utilización de nuevas formas de tráfico ilícito de mercancías, ocultamiento de narcóticos en mercancías legales (contenedores), evasiones de control aduanero con utilización de tecnología, creación de nuevos pasos ilegales o la mayor utilización de los existentes, causando daños tanto humanos como comerciales, hace que la motivación por la investigación incremente y aportar a la sociedad con los resultados.

Se podría decir que cada operación dentro de la cadena logística debe estar marcada por un alto nivel de seguridad, fortaleciendo su eslabón más débil y para competir con mercados más desarrollados se requiere implementar urgentemente mecanismos de seguridad para la cadena logística.

Mediante la investigación se podrá conocer los diferentes mecanismos que afectan a la seguridad en el comercio exterior, valiéndose de la cadena logística, con enfoque a la carga, producción, empaque transporte y almacenaje. Se podrán establecer los efectos en la matriz productiva, basada en los resultados de la investigación y dar a conocer lo que muchos ignoran de este problema.

Determinando el impacto de la investigación, enfocado principalmente para la sociedad, estudiantes, operadores de comercio exterior. Con la investigación se pretende aportar a mejorar la seguridad de la cadena logística en la frontera terrestre Tulcán-Ipiales para apoyar al fomento de las exportaciones lícitas y a la implementación de la transformación de la materia prima.



## **1.5. OBJETIVOS**

### **1.5.1 Objetivo General**

- Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

### **1.5.2 Objetivos Específicos**

- Fundamentar documentalmente la transformación de la matriz productiva y los factores que afectan a la seguridad de la cadena logística en el comercio exterior.
- Diagnosticar la situación de la Matriz Productiva de Ecuador-Colombia y de la seguridad de la cadena logística.
- Diseñar la implementación del Proyecto: Capítulo BASC Carchi.

## **CAPÍTULO II**

### **2. MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS**

##### **2.1.2 Matriz Productiva**

En el año 2011 el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de Bolivia realiza en su boletín mensual un análisis socio-económico titulado “El nuevo modelo económico, social, comunitario y productivo”; donde se analiza la necesidad de reestructurar el modelo económico de Bolivia luego de que presentarse desgastes, principalmente en cuatro sectores: energético, alimenticio, climático y financiero, a esto se incrementó la crisis de políticas macroeconómicas. El nuevo modelo económico, social, comunitario y productivo de Bolivia se sustenta en dos pilares fundamentales: el primero es el sector estratégico; destacándose los sectores de hidrocarburos, minería, electricidad y recursos ambientales y el segundo sector es el generador de ingresos y empleo; destacándose la industria manufacturera, turismo, vivienda, desarrollo agropecuario.

Bolivia coincide en que se debe potencializar a los sectores estratégicos para mejorar la economía del país, razón por la que recurre al cambio de su modelo económico-productivo, cabe destacar que en este cambio se da prioridad a potencializar el talento humano.

Este análisis socio-económico aporta al trabajo investigativo, en lo relacionado a la transformación de la Matriz Productiva, coincidiendo con estudios de diversos países donde los resultados se orientan a mediano y largo plazo, cuya meta es la de dejar de depender del modelo primario exportador, para generar un valor agregado a los productos tradicionales y no tradicionales de exportación, además de otorgar un valor agregado a los servicios, como la tecnología y el talento humano.

En el año 2013 se realiza un estudio de la matriz productiva de Uruguay y se analiza además la importancia del por qué se debe renovar la matriz productiva de un país, este tema lo expone Sebastián Torres, Director Nacional de Industrias de Uruguay. Se denota que a diferencia de Ecuador, donde el motor principal es el sector petrolero; el motor principal del desarrollo de Uruguay ha sido por tradición el sector agroindustrial, aunque la exportación de servicios ha sido un factor destacado. Sin embargo, Uruguay tuvo que enfrentar no solo impactos de las crisis económicas-financieras, sino también retrasos en ciertos sectores los cuales fueron aprovechados por productos asiáticos. Es entonces cuando se empieza a pensar en un Uruguay productivo, iniciando un análisis de la matriz productiva en torno a sus principales cadenas de valor, para su transformación a mediano y largo plazo.

El talento humano es un eje fundamental para el cambio con equidad, sin descuidar los aspectos políticos, institucionales, culturales y económicos. Ante la creciente competencia a nivel internacional, se busca entonces abaratar costos, conservando la calidad en los procesos productivos y generando fuentes de trabajo.

Se refleja como aporte a la presente investigación; la importancia del estudio del cambio de la matriz productiva, mismo cambio que se denota en los procesos industriales; principalmente por la utilización de mano de obra capacitada y la mayor utilización de tecnología; para el desarrollo es necesario avanzar de forma simultánea en todas las dimensiones, sin embargo se resalta la priorización del desarrollo humano, como compromiso de la industria. En cuanto al tema de seguridad, la aplicación de mejor tecnología y la especialización del talento humano generarían mecanismos que contribuyan a combatir con delitos presentados en la cadena logística.

En el mismo año, (2013) se realiza un trabajo investigativo titulado: “Cambiar la Matriz Productiva: compromiso social para una mayor competitividad y desarrollo económico” por parte de Gabriela Vilela, docente de la ESPO, donde menciona

que el cambio de la matriz productiva ecuatoriana es necesario para la innovación y desarrollo de inversión pública e investigación, sin embargo esto se verá reflejado a mediano y largo plazo. Siendo al inicio un proceso difícil de cambiar, debido a que hay que fortalecer la educación y la mentalidad de la población para el incentivo de proyectos.

Lo que se busca con este cambio es incrementar la competitividad y de esta manera estar más cerca del nivel de países mayormente desarrollados, para enfrentarnos con una economía no solamente basada en recursos materiales sino en talento humano y conocimiento en los diferentes sectores.

Este trabajo aporta a la justificación del trabajo de investigación, debido a que argumenta el por qué debe realizarse transformaciones en la matriz productiva, el por qué debe ampliarse los sectores de transformación, donde se puede incluir a la seguridad de la cadena logística, pues tomemos en cuenta que las tecnologías de la información son herramientas claves para el mejoramiento de la infraestructura, y posteriormente su aplicación en sectores como el de la seguridad de la cadena logística.

### **2.1.3 Seguridad de la Cadena Logística**

En el año 2006 se realiza un trabajo investigativo titulado: “Repercusiones del Comercio ilegal frente a la economía nacional” por parte de Pablo Dávila, maestrante del Instituto de Altos Estudios Nacionales donde menciona que el ilícito aduanero puede presentarse de diferentes maneras, tales como: importar una cantidad mayor que la declarada, acogerse a una falsa declaración, mala clasificación arancelaria, amparándose a un certificado de origen equívoco, evadiendo controles aduaneros, amparándose de influencias políticas o aprovecharse de la falta de capacitación en usuarios de comercio exterior.

Entonces el delito aduanero se origina de diversas maneras, cuyo fin es el mismo: la evasión de impuestos. Además la aplicación de restricciones y salvaguardias hace que las importaciones disminuyan, y el comercio ilegal aumente, este hecho es notorio en las fronteras tanto norte como sur. “En la frontera Ipiales-Tulcán, el comercio no registrado y el contrabando han

demostrado ser los más dinámicos, obedeciendo a efectos cambiarios de cada país” (Dávila, 2006)

Este trabajo investigativo aporta al desarrollo del presente estudio de investigación, debido a que la inseguridad en la frontera norte ha sido un factor creciente, no solo por los delitos aduaneros como el contrabando sino también por el ingreso abrupto de personas extranjeras hacia el Ecuador, además de la presencia de grupos irregulares, quienes irrespetan el territorio nacional con instalaciones de bases o siembra de cultivos ilícitos; haciendo así que la inseguridad sea un grave problema, pues se destacan además actos delictivos como, sicariatos, tráfico de armas, secuestros, robos de mercancías, extorciones, lavado de activos, entre otros.

En el año 2011 se destaca un estudio titulado: “Gestión de la seguridad en el Comercio Internacional como herramienta de competitividad” realizado por Andrés Olivera y Paula Viurrarena; investigadores del Laboratorio Tecnológico de Uruguay, mencionan que los problemas de diferente índole que enfrentan los estados requieren de enfoques innovadores de todos sus sectores, razón por la cual el desarrollo económico, el control efectivo de fronteras, seguridad y el desarrollo de alianzas estratégicas son componentes de la agenda de diferentes países. La cuestión está en si la gestión de la seguridad debe ser reactiva o preventiva; ante el desarrollo industrial acelerado y mercados globalizados se considera que la seguridad debe ser gestionada de forma proactiva.

El incremento de contenedores en el mundo ha incrementado de forma excesiva, haciendo que surjan nuevos riesgos que resultan difíciles de controlar si no se actúa de manera eficiente y oportuna, es entonces cuando las asociaciones para delinquir utilizan el comercio legal como vehículo para sus actividades. “Entre los riesgos de mayor impacto y creciente frecuencia están: terrorismo, falsificación, tráfico de personas, lavado de activos, sabotaje, robos, contrabando”. (Andrés Olivera, Paula Viurrarena, 2011)

Se analiza como aporte a la presente investigación, la cooperación que debe existir entre empresas con los gobiernos, quienes denotan la necesidad de potenciar los esfuerzos mediante un abordaje sistémico con generación de políticas comunes entre estados, permitiendo la toma de decisiones preventivas y no a efectos a corregir. En este aspecto se hace necesaria también la interacción oportuna de cada actor interviniente con sus debidas responsabilidades para poder así fortalecer la seguridad de cada eslabón de la cadena logística.

En el mismo año (2011) se realiza un trabajo investigativo titulado: “Contrabando en la frontera: ¿Un problema de inseguridad ciudadana?”, obtenido de FLACSO y realizado por Johanna Espín, donde menciona que en Ecuador al igual que en otros países de América Latina, el contrabando ha dejado de ser solo un delito para convertirse en un problema social especialmente en determinadas zonas del país: las zonas fronterizas.

Los conflictos sociales son de mayor nivel en las zonas de frontera, terminando incluso en la violencia y haciendo que la inseguridad crezca en mayor medida. “Como ejemplo son los enfrentamientos producidos por la policía, agentes del servicio de Aduana, y población en varias localidades de Carchi durante los operativos de control y decomiso” (Espín, 2011)

Como problema social, “En la frontera entre Carchi y Nariño, existen pasos no reconocidos y dichos pasos se encuentran en las poblaciones de Tufiño, Río Carchi, Magdalena, El Carmelo, La Pintada, Calle Larga y El Brinco. Por estos pasos se traslada mercadería y productos agrícolas a Colombia, por lo que la mayoría de controles y operativos se centran en estos lugares”(Espín, 2011)

Sin embargo la ruta no termina ahí, porque lo que buscan es llegar a ciudades más grandes e incluso embarcarlas en los puertos para sacarlas del país. La complejidad de este delito se agrava al ser amplio el número de actores que se ven involucrados, más aún al tener una dinámica activa y variante dificultando tomar medidas oportunas a las autoridades competentes.

Aportando al presente trabajo investigativo, se determina la necesidad de estudiar de forma particular a las fronteras para evitar la promulgación de actos delictivos, debido a que en las fronteras se dan diversas situaciones, donde los límites de lo legal a lo ilegal, o de lo formal o informal, está marcado por un leve lineamiento.

En el año 2012, se presenta el Proyecto “Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)” con el fin de implementar un régimen comercial más seguro y también implementar un nuevo enfoque a la gestión integral del tráfico fronterizo de mercaderías. En este proyecto se establece que las aduanas deben establecer acuerdos de cooperación entre sí y con organismos gubernamentales para fortalecer la seguridad de la cadena logística, además aplicar medidas modernas como sistemas informáticos para el análisis de riesgo. “Las Administraciones Aduaneras crearán y aplicarán procedimientos de autorización y validación de acuerdo con las normas descritas en el Marco SAFE, teniendo en cuenta las buenas prácticas aplicadas en los programas de seguridad de la cadena logística”.(SAFE, 2012)

Al aplicarse los cuatro elementos del Marco SAFE; (armonización de información electrónica avanzada, compromiso de los países de enfoque para analizar riesgos en la seguridad de la cadena logística, aplicación de equipos de detección no intrusiva como rayos x, y cumplimiento de normas de seguridad con aplicación de mejores prácticas), se podrá dar cumplimiento a un comercio más eficiente y seguro. Por otro lado, al fortalecer los dos pilares que son: Aduanas-Aduanas y Aduanas-Empresas, se podrá intercambiar información certera y establecer mecanismos de mayor control, con comunicación constante. Entonces se puede decir que el Marco normativo SAFE de la OMA aporta a la viabilidad del proyecto de investigación, puesto a que se busca la aplicación de las normas establecidas para garantizar mayor seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial y principalmente en la frontera Carchi-Nariño, al

efectuarse una cadena logística segura consecuentemente se efectúa la facilitación del comercio con eficiencia y seguridad.

En el año 2013 se destaca un trabajo investigativo titulado: “Seguridad de la Cadena Logística Terrestre en América Latina” realizado por Gabriel Pérez, miembro de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), menciona que la seguridad de la Cadena Logística hace referencia a la aplicación de acciones y estrategias para el efectivo funcionamiento de las mismas. Se podría decir que dentro de los procesos de alto riesgo está el de exportación en comparación con el de importación; puesto a que la multiplicidad de actores públicos y privados que intervienen son mayores.

“El análisis de seguridad no debe quedarse únicamente en los tramos marítimos, sino extenderse a toda la cadena logística incluyendo los tramos terrestres nacionales o subregionales, pues una cadena es tan segura como lo es su eslabón más débil”. (Pérez, 2013)

A nivel mundial se señala como los países de mayor riesgo (en cuanto al transporte terrestre de mercancías), a México, Brasil, Sud África, EE.UU, Rusia, India y Reino Unido, esta estadística se ha hecho posible mediante las denuncias y seguimientos haciendo que se tomen cartas en el asunto con entes especializados en el control de la cadena logística terrestre, sin embargo en otros países tal medida es obstaculizada por diferentes razones incluso no se puede establecer una estadística, debido a que no existen denuncias; por temor a las bandas, ineficiencia del sistema judicial y policial, por no afectar la imagen de ciertas compañías, etc.

Una adecuada caracterización del fenómeno y la generación de estadísticas confiables y periódicas, son la única forma de generar acciones efectivas contra los delitos en la cadena logística, (como los robos de mercancía) ya que la falta de información y de sus reales costos, incide en la percepción errada de que es más económico sufrir algunos asaltos que implementar medidas eficaces para prevenirlos. (Pérez, 2013)



Países como Australia, Canadá y China han establecido algunas iniciativas para mejorar la seguridad de la cadena logística, entre estas medidas las que pueden ser tomadas para el transporte terrestre son tan solo las normas SAFE, BASC e ISO 28000. Pero la discrepancia en las iniciativas de certificación, ha retrasado medidas de aplicación, han duplicado inversiones y ha afectado de cierta manera a la facilitación del comercio y ha encarecido los costos logísticos. La certificación se debería ver como una estrategia de aseguramiento no solo para quien la obtiene sino también para quien contrata sus servicios.

Un enfoque sistémico de seguridad integral y no soluciones parcializadas por modo o tipo de instalaciones de infraestructura, es la única forma de reducir los riesgos sobre la cadena logística, sin efectuar los procesos de facilitación comercial y de transporte que generan competitividad a la economía, donde la seguridad deja de ser un asunto interno corporativo para ser un bien común para todos los entes que intervienen en la cadena logística.

Entonces el aporte que se obtiene es que no solo se debe tomar en cuenta las normas de calidad para la mayor eficiencia en la cadena logística sino también la aplicación de un sistema integrado de seguridad, es decir donde la cooperación de los intervinientes de la cadena logística sean el eje fundamental del cambio.

En el mismo año, (2013) se destaca otro trabajo investigativo con el título: “Proyecto: Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC)”, AmCham Guayaquil, donde se resalta que la ausencia de procesos, procedimientos, políticas de control y seguridad, inspecciones y capacitación lleva a la vulnerabilidad que aprovechará el crimen organizado para lograr la contaminación y el transporte de sustancias ilícitas al exterior, haciendo que se debilite la credibilidad y confianza.

Lo que se busca es proveer herramientas para un comercio seguro, mediante la implementación de un Sistema de Gestión de Control y Seguridad, protegiendo toda la cadena logística, bajo normas y estándares BASC. Estos parámetros de

calidad hacen que el índice de eficiencia sea más alto dentro de las cadenas logísticas, originando consecutivamente un alto a los diferentes hechos de inseguridad que se presentan y que solo deterioran las relaciones comerciales y la economía de los países.

El aporte de la norma BASC al trabajo de investigación se enfoca en las normas de seguridad que se deben aplicar no sólo para las empresas sino para todos los operadores que intervienen en la cadena logística, logrando resultados más eficientes; aportando a la seguridad y facilitación del comercio.

## 2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Tabla Nº 2 Fundamentación Legal

	NORMA	DETALLE
1	<b>Constitución República del Ecuador</b>	<p><b>Art. 393.-</b> El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.</p> <p><b>Art. 394.-</b> El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.</p> <p><b>Art. 416.-</b> Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano.</p> <p><b>Art. 417.-</b> Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución.</p> <p><b>Art. 423.-</b> La integración, en especial con los países de Latinoamérica y el Caribe será un objetivo estratégico del Estado. En todas las instancias y procesos de integración.</p>
2	<b>Convenio de Kyoto</b>	<p><b>Capítulo 2.</b> Transbordo  <b>Capítulo 6.-</b> Control Aduanero  <b>Anexo E.-</b> Tránsito Aduanero</p>
3	<b>Marco Normativo SAFE de la OMA</b>	<p><b>Normas Aduanas-Aduanas</b>  Norma 1– Gestión integrada de la cadena logística  Norma 3–Tecnología moderna en los equipos de inspección  Norma 4– Sistemas de análisis de riesgos  Norma 9– Evaluación de seguridad  Norma 11– Inspección de las mercaderías destinadas al exterior  <b>Normas Aduanas-Empresas</b></p>

		<p>Norma 2 – Seguridad  Norma 4 – Tecnología  Norma 5 – Comunicación  Norma 6 – Facilitación</p>
4	<p><b>Decisión 399-CAN</b>  Transporte Internacional de Mercancías por Carretera</p>	<p><b>Artículo 3.-</b> 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.</p> <p><b>Artículo 4.-</b> 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.</p> <p><b>Artículo 21.-</b> El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:</p> <p>a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque;</p> <p>b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.</p>
5	<p><b>Decisión 778-CAN</b>  Régimen Andino sobre control Aduanero</p>	<p><b>Artículo 2.-</b> El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías y sobre unidades de transporte y de carga, hacia y desde el territorio aduanero nacional de cada País Miembro.</p> <p>Asimismo, el control aduanero se ejercerá sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren o salgan del territorio aduanero nacional de cada País Miembro.</p> <p><b>Artículo 6.-</b> Las labores de control e investigación tendrán lugar conforme a un método selectivo basado en criterios de riesgo, el cual permita la confección de un plan objetivo de revisión. Dicho plan incluirá las declaraciones seleccionadas, con independencia del tipo de aforo, cualquiera que sea el régimen aduanero solicitado.</p> <p><b>Artículo 22.-</b> Para la realización del análisis y la evaluación del riesgo las Administraciones Aduaneras deberán utilizar procedimientos informáticos que permitan el tratamiento de gran volumen de información.</p> <p>En el caso de denuncias o información específica sobre un riesgo aduanero se evaluará la información para determinar las acciones de control a realizar, de acuerdo con los procedimientos establecidos en cada País Miembro.</p>
6	<p><b>Decisión 671</b>  Armonización de Regímenes Aduaneros CAN</p>	<p><b>Artículo 34.- Del control aduanero.-</b> Las autoridades aduaneras, con objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, ejercerán las medidas de control previstas en la Decisión 574 y en las normas nacionales aplicables al ingreso, permanencia, traslado, almacenamiento y salida de mercancías, de las unidades de carga y de los medios de transporte hacia y desde el territorio aduanero comunitario.</p> <p><b>Artículo 45.- Tránsito aduanero.-</b> El tránsito aduanero comunitario se efectuará de conformidad con las disposiciones previstas en la normativa comunitaria vigente sobre la materia, así como con aquellas que la modifique o sustituya. El tránsito aduanero no comunitario se efectuará de conformidad con lo establecido en la legislación nacional o por los convenios internacionales suscritos por un País Miembro fuera del marco comunitario.</p> <p><b>Artículo 46.- Reembarque.-</b> Es el régimen aduanero por el cual las mercancías no comunitarias que se encuentran en depósito temporal en espera de la asignación de un régimen o destino aduanero podrán ser reembarcadas desde el territorio aduanero comunitario, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las legislaciones nacionales de cada País Miembro. Las autoridades aduaneras podrán disponer el reembarque de una mercancía cuando lo consideren pertinente.</p> <p><b>Artículo 47.- Transbordo.-</b> El régimen aduanero conforme al cual se realiza la transferencia de mercancías que son retiradas del medio de transporte</p>

		utilizado para el arribo al territorio aduanero comunitario y cargadas en el medio utilizado para la salida del territorio aduanero comunitario, realizándose esta transferencia bajo control aduanero.
7	<b>Decisión 617-CAN</b> Tránsito Aduanero Comunitario	<p><b>Artículo 27.-</b> En los casos en que por razones operativas o comerciales, el Transportista o el Obligado Principal soliciten la operación de transbordo a la autoridad aduanera, ésta deberá dejar constancia de su actuación en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero adopte.</p> <p><b>Artículo 29.-</b> En caso de rotura del precinto o de alteración o destrucción de las marcas de identificación durante el tránsito por causa ajena a la voluntad del transportista y debidamente justificada, éste deberá solicitar en el país en que se encuentre en tránsito, en el plazo más breve posible, que la aduana más próxima y cualquier otra autoridad competente en los casos que se requiera, levante acta y deje constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero adopte.</p> <p><b>Artículo 35.-</b> Las mercancías presentadas en la aduana de destino quedarán bajo control aduanero hasta que se les autorice otro destino aduanero.</p> <p><b>Artículo 61.-</b> Las autoridades aduaneras de los Países Miembros se comunicarán mutuamente las informaciones relativas a los tránsitos aduaneros comunitarios que ellos hayan autorizado.</p>
8	<b>COPCI</b>	<p><b>Art. 4.-Fines.-</b> La presente legislación tiene, como principales, los siguientes fines:</p> <p><b>a.</b> Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y eco eficiente.</p> <p><b>p.</b> Facilitar las operaciones de comercio exterior</p> <p><b>s.</b> Impulsar los mecanismos que posibiliten un comercio justo y un mercado transparente.</p> <p><b>Art. 104.- Principios Fundamentales.-</b> A más de los establecidos en la Constitución de la República, serán principios fundamentales de esta normativa los siguientes:</p> <p><b>a.</b> Facilitación al Comercio Exterior.- Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.</p> <p><b>b.</b> Control Aduanero.- En todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal.</p> <p><b>c.</b> Cooperación e intercambio de información.- Se procurará el intercambio de información e integración a nivel nacional e internacional tanto con entes públicos como privados.</p> <p><b>Art. 144. Control Aduanero.-</b> se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las zonas especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo.</p> <p><b>Art. 163.- Transbordo.-</b> El régimen aduanero conforme al cual se realiza la transferencia de mercancías que son retiradas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio utilizado para la salida del territorio aduanero, realizándose esta transferencia bajo control aduanero.</p> <p>Este régimen se ejecutará mediante procedimientos simplificados de acuerdo a lo que señala el reglamento a este Código.</p> <p><b>Capítulo II De los Delitos Aduaneros</b></p>

		<p><b>Art. 178.- Defraudación aduanera.-</b> Será sancionado con prisión de 2 a 5 años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir, la persona que perjudique a la administración aduanera en la recaudación de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador general y, siempre que éstas deban satisfacer tributos al comercio exterior, a través de cualquiera de los siguientes actos:</p> <p>a. Importe o exporte mercancías con documentos falsos o adulterados para cambiar el valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos; en el presente caso el ejercicio de la acción penal no dependerá de cuestiones prejudiciales cuya decisión compete al fuero civil;</p> <p>b. Simule una operación de comercio exterior con la finalidad de obtener un incentivo o beneficio económico, total o parcialmente, o de cualquier otra índole;</p> <p>c. No declare la cantidad correcta de mercancías;</p> <p>d. Oculte dentro de mercancías declaradas otras mercancías sujetas a declaración;</p> <p>e. Obtenga indebidamente liberación o reducción de tributos al comercio exterior en mercancías que según la ley no cumplen con los requisitos para gozar de tales beneficios;</p> <p>f. Venda, transfiera o use indebidamente mercancías importadas al amparo de regímenes especiales, o con exoneración total o parcial, sin la debida autorización; y,</p> <p>g. Viole o retire sellos, candados u otras seguridades colocadas en los medios de transporte, unidades de carga, recintos o locales habilitados como depósitos temporales, siempre que se determine faltante total o parcial de las mercancías.</p> <p><b>Art. 179.- Tentativa.-</b> La mera tentativa de delito aduanero será reprimida con la mitad de la pena prevista, siempre y cuando sea en su fase de ejecución.</p> <p><b>Art. 180.- Sanción Administrativa y Reincidencia.-</b> Cuando valor de las mercancías no exceda de los montos previstos para que se configure el delito de contrabando y la defraudación, la infracción no constituirá delito y será sancionada administrativamente como una contravención con el máximo de la multa prevista en el presente Código para el caso de que se hubiere configurado el delito. Sin embargo, quien hubiese sido sancionado administrativamente por más de una ocasión y la sumatoria del valor de las mercancías en estos casos exceda la mitad de los montos previstos para que se configure el delito de contrabando y la defraudación, establecidos en los artículos 177 y 178 del presente código, dentro de un plazo de dos años, será investigado y procesado por el delito que corresponde.</p>
9	Código Orgánico Integral Penal	<p><b>SECCIÓN SEGUNDA Delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización</b></p> <p><b>Artículo 227.-Sustancias catalogadas sujetas a fiscalización.-</b> Para efectos de este Código, se consideran sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, los estupefacientes, psicotrópicos, precursores químicos y sustancias químicas específicas que consten en la normativa correspondiente.</p> <p><b>Artículo 222.- Siembra o cultivo.-</b> La persona que siembre, cultive o coseche plantas para extraer sustancias que por sí mismas o por cuyos principios activos van a ser utilizadas en la producción de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, con fines de comercialización, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.</p> <p><b>SECCIÓN SEXTA Delitos contra la administración aduanera</b></p>

**Artículo 299.- Defraudación aduanera.-** La persona que perjudique a la administración aduanera en las recaudaciones de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir, si realiza cualesquiera de los siguientes actos:

1. Importe o exporte mercancías con documentos falsos o adulterados para cambiar el valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos; en el presente caso el ejercicio de la acción penal no depende de cuestiones prejudiciales cuya decisión compete al fuero civil.
2. Simule una operación de comercio exterior con la finalidad de obtener un incentivo o beneficio económico total o parcial o de cualquier otra índole.
3. No declare la cantidad correcta de mercancías.
4. Oculte dentro de mercancías declaradas otras mercancías sujetas a declaración.
5. Obtenga indebidamente la liberación o reducción de tributos al comercio exterior en mercancías que según la Ley no cumplan con los requisitos para gozar de tales beneficios.
6. Induzca, por cualquier medio, al error a la administración aduanera en la devolución condicionada de tributos.

**Artículo 301.- Contrabando.-** La persona que, para evadir el control y vigilancia aduanera sobre mercancías cuya cuantía sea igual o superior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general, realice uno o más de los siguientes actos, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años, multa de hasta tres veces el valor en aduana de la mercancía objeto del delito, cuando:

1. Ingrese o extraiga clandestinamente mercancías del territorio aduanero.
2. Movilice mercancías extranjeras dentro de la zona secundaria sin el documento que acredite la legal tenencia de las mismas, siempre y cuando no pueda justificarse el origen lícito de dichas mercancías dentro de las setenta y dos horas posteriores al descubrimiento.
3. Cargue o descargue de un medio de transporte mercancías no manifestadas, siempre que se realice sin el control de las autoridades competentes.
4. Interne al territorio nacional mercancías de una Zona Especial de Desarrollo Económico o sujeta a un régimen especial, sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación correspondiente.
5. Desembarque, descargue o lance en tierra, mar o en otro medio de transporte, mercancías extranjeras antes de someterse al control aduanero, salvo los casos de arribo forzoso.
6. Oculte por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras.
7. Viole o retire sellos, candados u otras seguridades colocadas en los medios de transporte, unidades de carga, recintos o locales habilitados como depósitos temporales, siempre que se determine faltante total o parcial de las mercancías.
8. Extraiga mercancías que se encuentren en zona primaria o depósito temporal, sin haber obtenido el levante de las mismas. Los responsables de los depósitos temporales y las autoridades portuarias y aeroportuarias o sus concesionarios serán responsables si permiten por acción u omisión este delito."

**SECCIÓN OCTAVA Delitos económicos**



		<p><b>Artículo 317.- Lavado de activos.-</b> La persona que en forma directa o indirecta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tenga, adquiera, transfiera, posea, administre, utilice, mantenga, resguarde, entregue, transporte, convierta o se beneficie de cualquier manera, de activos de origen ilícito.</li> <li>2. Oculte, disimule o impida, la determinación real de la naturaleza, origen, procedencia o vinculación de activos de origen ilícito.</li> <li>3. Preste su nombre o el de la sociedad o empresa, de la que sea socio o accionista, para la comisión de los delitos tipificados en este artículo.</li> <li>4. Organice, gestione, asesore, participe o financie la comisión de los delitos tipificados en este artículo.</li> <li>5. Realice, por sí mismo o por medio de terceros, operaciones y transacciones financieras o económicas, con el objetivo de dar apariencia de licitud a actividades de lavado de activos.</li> <li>6. Ingrese o egrese dinero de procedencia ilícita por los pasos y puentes del país. Estos delitos son considerados como autónomos de otros cometidos dentro o fuera del país, sin perjuicio de los casos en que tenga lugar la acumulación de acciones o penas. Esto no exime a la Fiscalía de su obligación de investigar el origen ilícito de los activos objeto del delito.</li> </ol> <p><b>Artículo 320.- Simulación de exportaciones o importaciones.-</b> La persona que, a fin de beneficiarse de subvenciones, incentivos o cualquier otro tipo de aporte o ayuda del Estado, realice exportaciones o importaciones ficticias o de al producto importado un destino diferente al que declaró para obtener el beneficio, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.</p> <p><b>CAPÍTULO SÉPTIMO Terrorismo y su financiación</b></p> <p><b>Artículo 366.- Terrorismo.-</b> La persona que individualmente o formando asociaciones armadas, provoque o mantenga en estado de terror a la población o a un sector de ella, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o la libertad de las personas o pongan en peligro las edificaciones, medios de comunicación, transporte, valiéndose de medios capaces de causar estragos, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a trece años.</p> <p><b>Artículo 367.- Financiación del terrorismo.-</b> La persona que en forma individual o colectiva, de manera directa o indirecta, proporcione, ofrezca, organice o recolecte fondos o activos, de origen lícito o ilícito, con la intención de que se utilicen o a sabiendas de que serán utilizados para financiar en todo o en parte, la comisión de los delitos de terrorismo; o cualquier otro acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado, cuando, el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo; o, la existencia de terroristas individuales, grupos u organizaciones terroristas, será sancionada con pena privativa de libertad de siete a diez años.</p>
10	Ley de Seguridad Pública y del Estado	<p><b>Art. 23.- De la seguridad ciudadana.-</b> La seguridad ciudadana es una política de Estado, destinada a fortalecer y modernizar los mecanismos necesarios para garantizar los derechos humanos, en especial el derecho a una vida libre de violencia y criminalidad, la disminución de los niveles de delincuencia, la protección de víctimas y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes del Ecuador.</p> <p>Con el fin de lograr la solidaridad y la reconstitución del tejido social, se orientará a la creación de adecuadas condiciones de prevención y control de la delincuencia; del crimen organizado; del secuestro, de la trata de personas; del contrabando; del coyoterismo; del narcotráfico, tráfico de</p>

	<p>armas, tráfico de órganos y de cualquier otro tipo de delito; de la violencia social; y, de la violación a los derechos humanos.</p> <p><b>Art. 38.- De las zonas de seguridad: Zonas de seguridad de fronteras y áreas reservadas de seguridad.-</b> Por zona de seguridad se entiende el espacio territorial ecuatoriano cuya importancia estratégica, características y elementos que la conforman, requieren de una regulación especial con la finalidad de garantizar la protección de esta zona ante eventuales graves afectaciones o amenazas a la seguridad objeto de esta ley. Son sujetos de regulación especial los bienes, espacios geográficos, servicios y actividades que se encuentren en esta zona.</p> <p>El Plan Nacional de Seguridad Integral considerará las acciones de prevención y protección para la seguridad de las fronteras del país. Son zonas de seguridad, las de frontera y las áreas reservadas de seguridad que establezca el Presidente o Presidenta de la República, por recomendación del Consejo de Seguridad Pública y del Estado, previo informe elaborado por el Ministerio de Coordinación de Seguridad o quien haga sus veces.</p>
<p><b>Fuente:</b> Normativa Vigente (2015)  <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro</p>	

Tabla N° 3 Plan Nacional del Buen Vivir

Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017	
Objetivo N° 10	
Se basa en reconocer la importancia del aumento de capacidad productiva en el proceso de desarrollo económico que se refleja en los indicadores que se propone supervisar.	La transformación de la matriz productiva supone una interacción con la frontera científico-técnica, en la que se producen cambios estructurales que direccionan las formas tradicionales del proceso y la estructura productiva actual, hacia nuevas formas de producir que promueven la diversificación productiva en nuevos sectores, con mayor intensidad en conocimientos, bajo consideraciones de asimetrías tecnológicas entre países (eficiencia schumpeteriana) y con un rápido crecimiento de la demanda interna y externa que promueva el trabajo (eficiencia keynesiana o de crecimiento). Este objetivo busca otorgar un valor agregado en cada sector, relacionado a la investigación, se busca un valor agregado que contribuya a la seguridad de la cadena logística, además de apoyar la competitividad del comercio en la provincia del Carchi.
Objetivo N° 12	
Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana.	Es necesario el apoyo a las estrategias de integración soberana, más aún en zonas fronterizas donde se requiere de alianzas estratégicas para formar fronteras fuertes ante actos delictivos que atenten a la seguridad latinoamericana y del mundo. Por ello mediante la investigación se busca establecer mecanismos que cubran en parte las debilidades de los operadores de comercio en frontera.
<p><b>Fuente:</b> Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017  <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro</p>	

## 2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Tabla N° 4 Teorías

	Teoría	Resumen	Análisis
--	--------	---------	----------

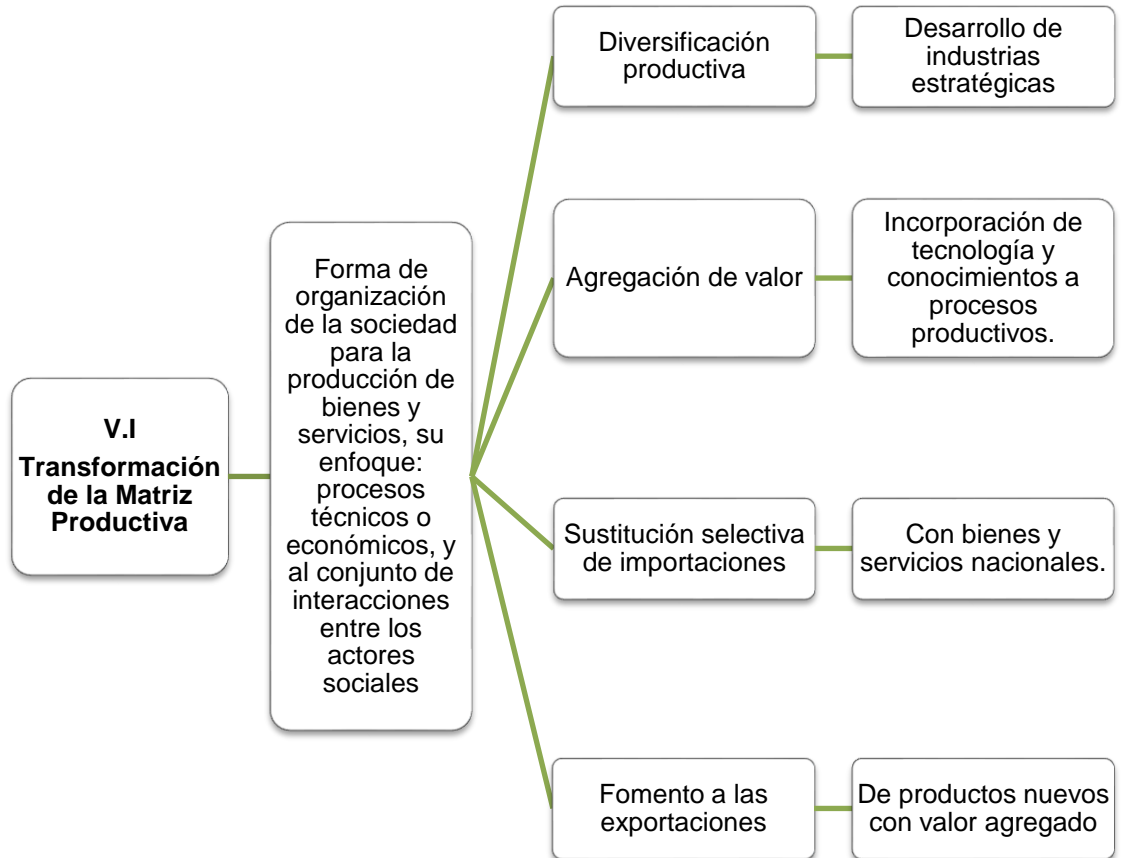


1	<b>Schumpeteriana</b> (Schumpeter, 2004)	Nuevas formas de producir que promueven la diversificación productiva en nuevos sectores, con mayor intensidad en conocimientos, bajo consideraciones de asimetrías tecnológicas entre países.	Mediante el aporte tecnológico se dan cambios significativos en el desarrollo económico, en cuanto a la seguridad, para fortalecerla se puede valer de herramientas tecnológicas. En la frontera Carchi-Nariño; basándose en las necesidades que se presentan para efectuar un eficiente control, utilizando medios sofisticados, logrando una frontera segura y de difícil acceso para los actos delictivos.
2	<b>Nueva teoría del Comercio Internacional.</b> (Krugman, 2008)	Los mercados internacionales son competitivos por la disponibilidad de factores de producción básicos y adaptación, asimilación de nuevos elementos correspondientes al capital y mano de obra, en lo pertinente a la formación, preparación, calificación y especialización, tecnología. Integración moderna financiera del factor capital por tecnología y del factor trabajo por especialización, así como del factor tierra por compensación de precios.	Esta teoría se relaciona directamente con el trabajo investigativo puesto a que coincide en la idea de que la especialización del talento humano y el desarrollo de la tecnología son herramientas claves para un cambio económico.
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

## 2.4. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

### 2.4.1 Transformación de la Matriz Productiva

Gráfico N° 1 Conceptualización Transformación de Matriz Productiva

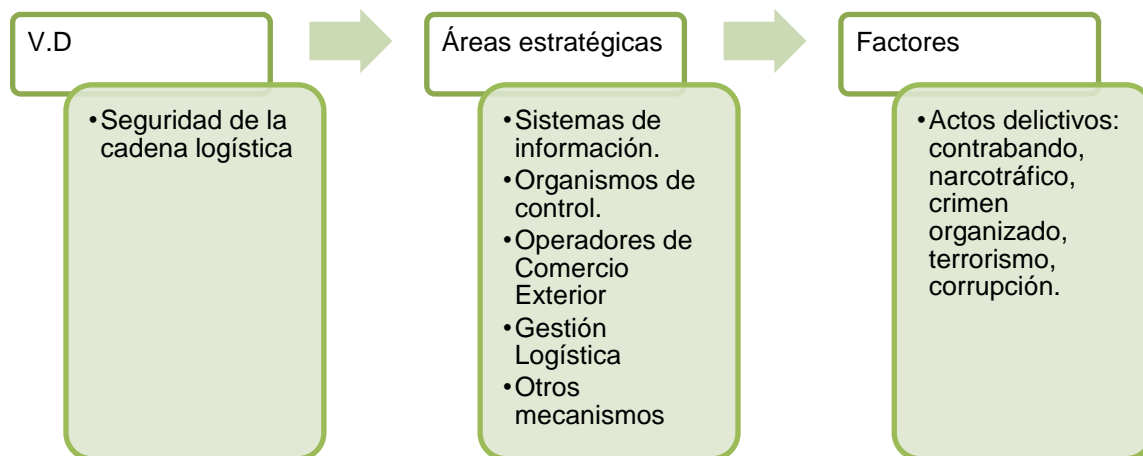


**Fuente:** Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

## 2.4.2 Seguridad de la Cadena Logística

Gráfico N° 2 Conceptualización Seguridad de Cadena Logística



**Fuente:** Proyecto de investigación

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

## 2.5. IDEA A DEFENDER

La transformación de la Matriz Productiva contribuye al incremento de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

## 2.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

### 2.6.1 Variable Independiente

Transformación de la matriz productiva

### 2.6.2 Variable Dependiente

Seguridad de la cadena logística

## **CAPÍTULO III**

### **3. MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **3.1.1 Cualitativo**

Utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación. Puede desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. (Hernández, 2010, págs. 7,8)

El enfoque cualitativo se ha utilizado para la realización de cada capítulo; mediante este enfoque se ha podido identificar las características del objeto de estudio, tanto en la matriz productiva como en la seguridad de la cadena logística. Posteriormente se lo utilizará en la recolección de datos, análisis e interpretación de datos y finalmente la elaboración del reporte de resultados.

##### **3.1.2 Cuantitativo**

Usa la recolección de datos para probar la hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. (Hernández, 2010, págs. 4,5).

Este enfoque de investigación se ha utilizado para realizar el planteamiento del problema, marco teórico, idea a defender y definición de variables. Posteriormente se lo aplicará en la definición y selección de la muestra, recolección de datos, análisis de datos y elaboración del reporte de resultados.

## **3.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN**

### **3.2.1 Investigación de Campo**

Para la recolección de la información se aplicará encuestas y entrevistas a los operadores de comercio exterior de Tulcán e Ipiales involucrados en la cadena logística. (Transportistas, Almaceneras, Agentes de Aduana, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Unidad Provincial de Antinarcóticos)

### **3.2.2 Investigación Bibliográfica-Documental**

Para obtención de mayor información se procederá a acceder a libros, revistas u otros documentos, entre los importantes: códigos de normativa vigente, libros de metodología de investigación, estudios de seguridad de la cadena logística, haciendo posible profundizar el análisis y estudio del tema a investigar: la situación de la seguridad de la cadena logística del comercio Ecuador-Colombia y la Transformación de la Matriz Productiva.

## **3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN**

### **3.3.1 Exploratorio**

Se realizan cuando el objetivo consiste en examinar un tema poco estudiado, del cual se tiene muchas dudas o no se han abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan solo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. (Hernández, 2010, págs. 78,79).

El tipo exploratorio se destaca en la presente investigación puesto a que la seguridad de la cadena logística es un fenómeno poco estudiado, logrando familiarizarse con este fenómeno y llevar a cabo una investigación más completa.

### **3.3.2 Descriptivo**

Busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población. (Hernández, 2010, págs. 80,81)

El estudio descriptivo permitirá descubrir la realidad de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño, centrándose en la frontera norte del Ecuador, mostrando desde diferentes ópticas su contexto o situación.

### **3.3.3 Correlativo**

Asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población. Tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto particular. (Hernández, 2010, pág. 81)

Mediante el estudio correlativo se busca analizar y determinar la relación existente entre la transformación de la matriz productiva y la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

### **3.3.4 Explicativo**

Pretende establecer las causas de los eventos, sucesos o fenómenos que se estudian. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables. (Hernández, 2010, pág. 84)

Mediante el estudio explicativo se podrá exponer las causas de la transformación de la matriz productiva y las causas que originan la inseguridad en la cadena logística.

## **3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **3.4.1 Población**

La población es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características. En muchos casos no se puede investigar a toda la población, por diferentes factores, por lo que se recurre a un método estadístico de muestreo; que consiste en seleccionar una parte de los elementos de un conjunto, que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a estudio. (Hernández, 2010, pág. 98)

Para la obtención de información se ha definido la siguiente población en la ciudad de Tulcán: Operadores de Comercio Exterior (empresas de transporte, almaceneras, agentes de aduana; como representantes de las empresas importadoras y exportadoras), Organismos de Control (SENAE distrito Tulcán, Policía Nacional). Y en la ciudad de IpiALES, a Operadores de Comercio Exterior que cuenten con la certificación BASC: Agencia de Aduana Asocomex.

### **3.4.2 Muestra**

Subgrupo de la población del cual se recolectan los datos y debe ser representativo de esta. (Hernández, 2010, pág. 173)

Para la realización de la investigación se procede al muestreo regulado. En este tipo de muestreo; forman parte de la muestra los elementos de la población en los cuales se hace presente el problema de investigación. (Hernández, 2010, pág. 99)

Para la elaboración de la presente investigación no se elaboró el cálculo de la muestra debido a que la población es específica y menor a cien, entonces se detalla de la siguiente manera:

Tabla N° 5 Muestra

<b>Informante</b>	<b>Detalle Informante</b>
-Organismos de Control	2 (Aduana, Antinarcóticos)
-Sector Transportista	1 (Presidente de Transportistas del Carchi)
-Agentes de Aduana	8( 7 de Tulcán) (1 de Ipiales)
-Almaceneras	7
<b>Fuente:</b> Investigación de población	
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	



### 3.5. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

<b>VARIABLE INDEPENDIENTE:</b> Transformación de la Matriz Productiva						
<b>IDEA A DEFENDER:</b> La transformación de la Matriz Productiva contribuye al incremento de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi - Nariño.						
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ÍTEMS</b>	<b>FUENTES</b>	<b>INSTRUMENTOS</b>	
Forma cómo se organiza la sociedad para producir determinados bienes y servicios a través de un conjunto de interacciones entre los distintos actores sociales que utilizan los recursos que tienen a su disposición para llevar adelante las actividades productivas, donde se incluye los productos, los procesos productivos y	Diversificación Productiva	Matriz Productiva	¿Cómo ha sido el patrón de especialización de Ecuador?	Estudios de economía ecuatoriana. (Diagnóstico situacional Matriz Productiva de Ecuador)	Análisis bibliográfico	
			¿Cuál es el fundamento para impulsar la transformación de la matriz productiva?	Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 (Diagnóstico situacional Matriz Productiva de Ecuador)	Análisis bibliográfico	
			¿Cuáles son los ejes para la transformación de la matriz productiva?	SENPLADES (2013) (Diagnóstico situacional Matriz Productiva de Ecuador)	Análisis linkográfico	
			¿Cómo incide la transformación de la matriz productiva en la seguridad de la cadena logística?	OCE's encuestados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista, Encuesta.	
			¿Cómo contribuye la transformación de la matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la provincia del Carchi?	OCE's encuestados (Tulcán) (Validación de la idea a defender)	Entrevista, Encuesta.	
	Desarrollo de nuevas industrias			¿Cuáles son los sectores priorizados para la transformación de la matriz productiva?	SENPLADES (2013) (Diagnóstico situacional Matriz Productiva de Ecuador)	Análisis linkográfico
				¿Cómo influirá el desarrollo de nuevas industrias en la economía de la Zona 1?	Investigaciones de economía, SENPLADES (2013) OCE's encuestados (Tulcán)	Análisis bibliográfico Entrevistas
				¿Cómo influirá el impulso y fortalecimiento de industrias y/o sectores estratégicos en el Carchi?	OCE's encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevistas Encuestas
				¿Qué industrias y/o sectores	Estudios económicos,	Análisis

las relaciones sociales, en la cual se asienta la esencia de la realidad económica y social de los países. (SENPLADES, 2012, pág.7)			priorizados contribuyen a la seguridad de la cadena logística en el Carchi?	OCE's encuestados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	bibliográfico Entrevista
	Agregación de valor	Incorporación de tecnología y conocimiento	¿Cuál es el uso y difusión de las TIC en la cadena logística, esto hace más competitivo a Ecuador?	Estudios económicos y de cadena logística. (Antecedentes investigativos)	Análisis bibliográfico
			¿Es adecuada la infraestructura tecnológica para el control de actividades delictivas?	SENAE Antinarcóticos (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista
			¿Cómo incide la incorporación de tecnología y conocimiento en la seguridad de la cadena logística?	OCE's encuestados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista
	Fomento a las Exportaciones	Ampliación y diversificación de destinos internacionales	¿Con la diversificación de la producción que factores podría afectar la seguridad de la cadena logística?	Estudios económicos (Diagnóstico situacional Matriz Productiva de Ecuador)	Análisis bibliográfico
			¿Cómo incide la ampliación y diversificación de destinos internacionales en la seguridad de la cadena logística?	OCE's encuestados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista
<b>Elaborado por:</b> Nathaly Chamorro					

**VARIABLE DEPENDIENTE:** Seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño

**IDEA A DEFENDER:** La transformación de la Matriz Productiva contribuye al incremento de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi - Nariño.

DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	INSTRUMENTOS
Conjunto de acciones de prevención y corrección ante actos delictivos que afecten tanto a la economía del país como a los intervinientes de la cadena logística (transportistas, almacenistas, vendedores, organismos de control, clientes) y a la misma sociedad.	Factores Externos	Indicadores macroeconómicos	¿Cómo incide el PIB en la seguridad de la cadena logística?	BCE, INEC (Análisis de indicadores económicos)	Análisis linkográfico, bibliográfico
			¿Cómo afecta la inflación en la seguridad de la cadena logística?	BCE, INEC (Análisis de indicadores económicos)	Análisis bibliográfico
			¿Cómo afecta el desempleo en la seguridad de la cadena logística?	BCE, INEC (Análisis de indicadores económicos)	Análisis bibliográfico
			¿Cómo se ha caracterizado la balanza comercial de Ecuador frente a la de Colombia?	BCE (Análisis de indicadores económicos)	Análisis linkográfico
			¿Cómo incide la población de Ecuador y Colombia en la seguridad de la cadena logística?	INEC, DANE (Análisis de indicadores económicos)	Análisis linkográfico
			¿Cómo afecta la variación del tipo de cambio en la seguridad de la cadena logística?	BCE, INEC, DANE (Análisis de indicadores económicos)	Análisis linkográfico
	Seguridad	Control Aduanero	¿Qué es el control aduanero?	COPCI, COIP (Fundamentación legal)	Análisis bibliográfico
			¿Cuáles son las fases del control aduanero?	COPCI, Decisión 778 CAN (Fundamentación legal)	Análisis bibliográfico
			¿Cómo afecta el transbordo y el reembarque en el control aduanero?	COPCI, Decisión 671, Convenio de Kyoto, OMA (Fundamentación legal)	Análisis bibliográfico
			¿Cómo incide la gestión de riesgos en el control aduanero?	COPCI, SENA, OCE's (Análisis e interpretación en Tabulación de datos, Fundamentación legal)	Análisis bibliográfico, Entrevista, Encuestas.

			¿Cuáles son los delitos aduaneros que evaden el control aduanero?	COPCI, Arts. 178, 179, 180 (Fundamentación legal)	Fichaje (Análisis bibliográfico)
			¿Qué deficiencias presenta el control aduanero en la frontera Carchi-Nariño?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
		Organismos de Control	¿Existe coordinación del control en frontera entre aduanas y otros organismos competentes?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Existe cooperación entre organismos de control y OCE's?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Se establecen estrategias preventivas a la ejecución de actos delictivos?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Qué estrategias se han establecido para luchar contra los riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Qué importancia tiene el apoyo de alianzas internacionales?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
			¿Es necesario maximizar los recursos de los organismos de control?	OCE's consultados (Tulcán) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
		Normativa	¿La legislación nacional tiene enfoque a la mejora de la seguridad en la frontera?	OCE's consultados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista Encuestas
Cadena Logística	Características	¿Cómo incrementar la competitividad del país mediante la cadena logística?	Estudios de cadena logística (Antecedentes investigativos)	Fichaje (Análisis linkográfico, bibliográfico)	

Empresas Importadoras-Exportadoras	¿Cómo son las cadenas logísticas de las empresas?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Cuáles son las mejores prácticas logísticas que deben adoptar las empresas?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Cómo se puede afrontar el reto que propone la globalización y los riesgos que conlleva la gestión y distribución de la mercancía?	Estudios de cadena logística (Antecedentes investigativos)	Análisis linkográfico, bibliográfico
	¿Se utiliza el seguimiento en línea de las mercancías durante su transcurso?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Qué debilidades presenta la cadena logística en frontera Carchi-Nariño?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Es importante obtener normas de certificación?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos, Propuesta del proyecto)	Encuestas
	¿Cómo afecta la inseguridad en los procesos de importación y exportación?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Ha implantado algún sistema de gestión de seguridad?	Agentes de Aduana (Tulcán-Ipiales) encuestados	Encuesta
	¿Qué herramientas/ técnicas utiliza la empresa para reclutar y seleccionar a sus colaboradores de acuerdo a parámetros de seguridad?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
	¿Se analizan y planifican medidas preventivas y correctivas? ¿Cuál de ellas prevalece?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
¿Exigen los clientes o proveedores algún sistema de gestión certificado?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas	

			¿Cómo es el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) de las empresas?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
			¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
			¿Le interesaría que la empresa sea auditada periódicamente para aumentar la garantía de sus productos o servicios?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
			¿Apoyaría la creación de un mecanismo que ayude a evitar de manera más eficiente los delitos que aumentan la inseguridad en la cadena logística?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
		Operadores de comercio exterior (Transportistas, Agentes de Aduana, Almaceneras)	¿Cómo podrían originarse actos delictivos en acciones de carga /descarga?	Presidente de Transporte pesado-Carchi (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Entrevista
			¿Aumentan las certificaciones, la confianza y credibilidad ante las autoridades?	OCE's consultados (Tulcán-Ipiales) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos, Propuesta del proyecto)	Entrevista Encuesta
			¿Es importante la transferencia de conocimientos y experiencias sobre seguridad entre quienes intervienen en la cadena logística?	OCE's consultados (Tulcán-Ipiales) (Análisis e interpretación en Tabulación de datos, Propuesta del proyecto)	Entrevista Encuesta
			¿Existe compromiso para mejorar las condiciones de su entorno?	Agentes de Aduana encuestados (Análisis e interpretación en Tabulación de datos)	Encuestas
			¿Qué mecanismo ha implementado para contribuir a la seguridad de la cadena logística?	OCE's consultados (Tulcán-Ipiales)	Entrevista Encuesta
<b>Elaborado por:</b> Nathaly Chamorro					

## **3.6 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL**

### **3.6.1 Matriz Productiva de Ecuador**

Actualmente Ecuador está llevando a cabo el proyecto más ambicioso en relación al desarrollo; la transformación de la Matriz productiva, con la principal finalidad de cambiar el modelo productivo de Ecuador, es decir desterrar ese modelo primario exportador y otorgar un valor agregado con mejora continua, logrando el incremento de la riqueza y a la vez un desarrollo sostenible mediante el impulso de exportaciones que se destaquen por un valor agregado, que puedan competir con productos internacionales; potencializando los sectores donde es posible aplicar una ventaja competitiva, además mediante el impulso del talento humano y la tecnología.

Por otro lado esta transformación se analiza desde el punto energético, estableciendo como meta el reemplazo de energía cara y contaminante, basada en hidrocarburos, por una energía más barata y limpia generada por las ocho hidroeléctricas próximas a funcionar: Mandariacu y Toachi Pilatón (en la provincia de Pichincha), Mazar, Quijos y Minas San Francisco (Cañar), Paute Sopladora (Morona Santiago), Delsitanisagua (Zamora Chinchipe) y Coca Codo Sinclair (Sucumbíos y Orellana).

Entre las razones principales de este cambio, se destaca además, los factores externos al país que afectan a las exportaciones ecuatorianas, por ejemplo Ecuador se ha caracterizado por exportar petróleo, sin embargo si este baja de precio, Ecuador pierde en gran medida económica, de la misma manera pasa con las materias primas, mientras que con productos con valor agregado se podría enfrentar esta variación de factores externos.

Por citar un ejemplo, en el caso del cacao, del que Ecuador es uno de los principales productores mundiales, si un kilo cuesta 0,30 dólares, el país puede beneficiarse considerablemente de los 12 dólares que costaría el mismo kilo de

chocolate procesado, que aumentaría la ganancia en 4.000%.(Glas, 2014).

Según SENPLADES, (2012) Se logrará alcanzar el Ecuador del buen vivir con la transformación del patrón de especialización de la economía ecuatoriana y lograr una inserción estratégica, permitiendo:

- Contar con nuevos esquemas de generación, distribución y redistribución de riqueza.
- Reducir la vulnerabilidad de la economía ecuatoriana.
- Eliminar inequidades territoriales.
- Incorporar a los actores que históricamente han sido excluidos del esquema de desarrollo de mercado.

“Este cambio permitirá generar riqueza basada no solamente en la explotación de recursos naturales, sino en la utilización de las capacidades y los conocimientos de la población”. (SENPLADES, 2012)

De acuerdo a un estudio realizado sobre la transformación de la Matriz Productiva, se concluye lo siguiente:

ACTUAL MATRIZ PRODUCTIVA.- Con un Patrón de Especialización Primario-Exportador la actual matriz productiva ha demostrado ser un motor de desarrollo económico para el Ecuador, demostrado en los resultados financieros de la balanza comercial aun así con un margen de negatividad las finanzas han mantenido durante 15 años su estabilidad económico por el correcto manejo de la moneda, el dólar, y la visión económica de su actual gobierno.(EUMED.NET, 2014)

Con la propuesta de alcanzar el Ecuador del Buen Vivir, propone el actual gobierno realizar cambios estratégicos que permitan al país liderar los mercados internacionales, demostrando la capacidad de realizar productos o servicios a la vanguardia de la tecnología, calidad, y resultados estratégicos para el crecimiento del país en todos los aspectos políticos, social y económico.(EUMED.NET, 2014)



NUEVA MATRIZ PRODUCTIVA.- El Nuevo Modelo de Matriz Productiva con un patrón de especialización de Exportador de Conocimientos, servicios y productos con valor agregado es decir definir cambios en la estructura productiva para diversificar la economía, dinamizar la productividad, garantizar la soberanía nacional en la producción y el consumo interno para salir del patrón anterior de especialización.(EUMED.NET, 2014)

Los actores del cambio de la matriz productiva tales como el Sector Privado y Sector Público emplearán ejes de transformación para superar el actual patrón de especialización primario-exportador y a su vez convertir la actual matriz productiva en un patrón diferente que se enfocará en fortalecer el conocimiento del exportador, diversificar la matriz, generar un valor agregado y sustituir las importaciones.(EUMED.NET, 2014)

### 3.6.1.1 Ejes de la Transformación de la Matriz Productiva

Tabla N° 6 Ejes de Transformación-Seguridad

Ejes de transformación-Seguridad de la Cadena Logística		
Eje	Relación	Justificación
“Diversificación productiva basada en el desarrollo de industrias estratégicas-refinería, astillero, petroquímica, metalurgia y siderúrgica y en el establecimiento de nuevas actividades productivas-maricultura, biocombustibles, productos forestales de madera que amplíen la oferta de productos ecuatorianos y reduzcan la dependencia del país”.	SI	Al incrementar la diversificación productiva va a existir un excedente que conlleve a la exportación, y recordemos que los actos delictivos inician desde la exportación principalmente.
“Agregación de valor en la producción existente mediante la incorporación de tecnología y conocimientos en los actuales procesos productivos de biotecnología (bioquímica y biomedicina), servicios ambientales y energías renovables”.	SI	El valor agregado puede representarse mediante la implementación de tecnología y talento humano a procesos de industrialización, logrando el aumento de exportaciones con productos competentes.
“Sustitución selectiva de importaciones con bienes y servicios que ya producimos actualmente y que seríamos capaces de constituir en el corto plazo: industria farmacéutica, tecnología (software, hardware y servicios informáticos) y metalmecánica”.	SI	Al tratar de sustituir importaciones se dará origen a barreras al comercio haciendo que se incrementen ciertos actos delictivos como el contrabando.
“Fomento a las exportaciones de productos nuevos, provenientes de actores nuevos, provenientes de actores nuevos – particularmente de la economía popular y solidaria-, o que incluyan mayor valor agregado –alimentos frescos y procesados, confecciones y calzado, turismo-. Con el fenómeno a las exportaciones se busca también diversificar y ampliar los destinos internacionales de los productos”.	SI	Los actos delictivos se originan en mayor cantidad al momento del despacho de las mercancías, de su exportación, entonces se podría adoptar mecanismos nuevos para contaminar la mercancía, mediante el tráfico de armas, municiones, explosivos, sustancias químicas o ilícitas.
<b>Fuente:</b> (SENPLADES, 2013) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

### 3.6.1.2 Sectores priorizados

Existen 14 sectores productivos para el proceso de cambio de la matriz productiva del Ecuador. Estos sectores así como las industrias estratégicas, facilitarán el incremento de producción y comercialización logrando cumplir las metas establecidas, previo el establecimiento de políticas y lineamientos. La presente tabla muestra los sectores priorizados:

Tabla N° 7 Sectores Priorizados Ecuador

SECTORES PRIORIZADOS	
Sector	Industria
Bienes	Alimentos frescos y procesados
	Biotechnología (Bioquímica y biomedicina)
	Confecciones y calzado
	Energías renovables
	Industria Farmacéutica
	Metalmecánica
	Petroquímica
	Productos forestales de madera
	Servicios
Servicios ambientales	
Tecnología, (software, hardware y servicios informáticos)	
Vehículos, automotores, carrocerías y partes	
Construcción	
Transporte y logística	
Turismo	
<b>Fuente:</b> SENPLADES (2012)	
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

### 3.6.2 Matriz Productiva de Colombia

El modelo productivo de Colombia se asemeja al de Ecuador en el aspecto de producir materia prima para luego exportarla, sin embargo Colombia ha logrado destacar su economía en Latinoamérica llegando a estar por encima de la ecuatoriana, uno de los factores clave para Colombia ha sido la inversión extranjera, su moneda propia y el fomento a las exportaciones.

Según Equipo de Universidad del Valle, (2009), a pesar de que su posición económica ha mejorado, aun presenta incompetente posición en los rankings internacionales, junto a la baja productividad, altos niveles de pobreza, inequidad, informalidad laboral, bajas exportaciones, altos índices de desempleo, entre otros problemas, se ha decidido priorizar determinados sectores en los que el país podrá desarrollarse económicamente. Este proceso de cambio se basa en la ciencia, la tecnología e innovación.

De esta manera Colombia podrá incrementar su competitividad y relacionarse con otros países y a la vez mejorar la calidad de vida de su población. Por ello

es importante definir los sectores a especializarse tanto en el aspecto productivo como educativo.

### 3.6.2.1 Sectores priorizados

Se han priorizado diez sectores para su especialización, y cuyo principal objetivo es disminuir las necesidades a largo plazo. Estos sectores se presentan en la siguiente tabla:

Tabla N° 8 Sectores Priorizados Colombia

SECTORES PRIORIZADOS	
Bienes	Agroindustrial
	ETI: (Electrónica, Telecomunicaciones e informática)
	Industria
	Minero-Energético
	NB (Nano-Bio tecnología)
	Medio Ambiente
	Defensa
Servicios	Salud
	Turismo, Educación, Servicios Financieros e Industrias Creativas y Culturales
	BPO (Business Process Outsourcing y Offshoring) Subcontratación de procesos de negocios.
<b>Fuente:</b> U del Valle (2013)	
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

De esta manera, se busca fortalecer los sectores en los que Colombia presenta debilidades y tienen las posibilidades de superarlas, logrando ser una economía emergente y mejorar su posición en los rankings internacionales, aparte de mejorar la economía del país y garantizar un mejor vivir para los colombianos.

### 3.6.3 Seguridad de la Cadena Logística

La seguridad de la cadena logística ha sido un tema susceptible a la economía de cada país, ante el crecimiento de cada factor interviniente así como de los índices de problemas de inseguridad se siente la necesidad de implementar mecanismos de lucha contra la inseguridad, o en su defecto que disminuyan

estos actos que contaminan a la cadena logística, además que proporcionen beneficios a todos los eslabones que forman parte de la cadena logística.

Según datos de la CEPAL, (2011), Para mejorar el tema de seguridad se requiere de dos aspectos fundamentales: estructura y metodología, es decir que el Estado de cada país debe implementar la estructura física de calidad que garanticen el mejoramiento de la seguridad de la cadena logística.

Sin embargo cada actor de la cadena logística debe implementar mecanismos innovadores que le permitan aumentar el nivel de seguridad en sus procesos dentro de la cadena logística y aportar a la misma, esto también sirve de motivación para quienes aún no han implementado ningún mecanismo competitivo. Una de las principales fallas en el tema de seguridad en América Latina es el difícil acceso a estadísticas sectoriales, como en fronteras, comparables y periódicas, esto hace que no se puedan tomar medidas para combatir este problema. Sin embargo se sabe que es un problema existente por lo que se debería tomar medidas proactivas, (tal como se mencionaba en los antecedentes investigativos del presente proyecto), y no medidas posteriores a los efectos.

#### **3.6.3.1 Seguridad Logística y facilitación**

La seguridad logística mantiene una estrecha relación con el sector transportista y el sector comercial, cuyo equilibrio de estos factores es difícil de conseguir. “Si se imponen medidas extremas de seguridad, la facilitación del transporte se anula, agravando el costo logístico hasta el punto de imposibilitar el flujo de transporte y por ende el comercio”. (CEPAL, 2011)

Por el contrario, al concederse una extrema facilitación entre estos factores, las medidas de seguridad se hacen deficientes, entonces el trabajo con enfoque efectivo debe estar orientado a ese equilibrio.

Por otro lado, en Ecuador, tal como menciona el artículo 104 del COPCI, literal a) Facilitación al Comercio Exterior.- Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.

Gráfico N° 3 Resultados Aduana



Fuente: SENA E (2015)  
Elaboración: SENA E

### 3.6.3.2 Políticas de seguridad logística

Según la CEPAL, (2011) los gobiernos de cada país establecen proyectos de mejora para la seguridad ciudadana, sin embargo se aísla el tema de seguridad comercial, y son dos temas que deberían ir de la mano y buscar estrategias encaminadas a la solución de este problema. Son pocos los Estados que deciden implementar estrategias de mejora de la seguridad logística, y esto lo han hecho únicamente frente a actos de terrorismo y de crímenes organizados.

Muchos estados evitan este tema porque les genera costos excesivos para su presupuesto, sin caer en cuenta que es una inversión que a mediano o largo plazo les generará mayores ganancias, no sólo económicas sino también competitivas. Además las alianzas estratégicas entre el sector público y el sector privado disminuyen los costos al implementar programas de mejora, haciendo que directamente se incremente la competitividad para los dos sectores. Por ejemplo la Aduana del Ecuador ha establecido como estrategia el mayor control a los procesos para contribuir a la seguridad de la cadena logística, buscando la recaudación a través de la cultura tributaria.

Gráfico N° 4 Recaudaciones totales 2015

**Sobre el SENA E : Estadísticas : Recaudaciones : TOTALES (2015)**  
(Valores expresados en Miles de Dólares)

CONCEPTOS	ZONA DECARGA	PUERTO MARÍTIMO	SANTA ELENA	DIRECCIÓN GENERAL	TOTAL GUAYAQUIL	MANTA	ESMERALDA	SQUITO	CUENCA	LOJA MACARA	PUERTO BOLIVAR	TULCAN	HUAQUILLA	LATACUNGA	TOTAL
ENERO	13,950.09	201,952.09	0.00	42.96	215,945.14	34,480.30	28,362.55	38,399.49	1,719.00	94.31	1,237.55	20,115.98	4,192.07	80.86	344,627.25
FEBRERO	13,001.00	161,432.14	0.00	26.03	174,459.17	23,629.34	24,603.13	36,811.79	2,428.61	32.36	501.08	20,395.38	3,307.28	200.87	286,369.00
MARZO	17,755.99	195,504.64	0.00	38.79	213,299.41	10,854.57	36,974.53	49,694.03	1,683.10	60.75	872.10	13,423.88	3,542.51	278.48	330,683.37
ABRIL	18,003.96	201,586.26	0.00	41.76	219,631.98	11,584.88	30,563.78	40,152.31	2,765.96	68.66	678.80	18,608.08	4,647.13	733.80	329,435.40
MAYO	21,591.36	223,494.70	0.00	9.25	245,095.31	7,169.71	27,830.73	40,149.17	1,479.38	84.20	203.47	18,360.67	4,662.67	883.50	345,918.82
JUNIO	18,807.17	230,999.12	0.00	24.18	249,830.47	13,396.99	12,733.28	40,974.64	1,462.53	58.48	807.51	18,848.74	3,754.08	579.94	342,446.66
JULIO	17,086.56	226,608.50	0.14	69.16	243,764.35	13,009.18	24,284.25	42,784.35	2,218.29	82.14	1,140.44	17,934.80	4,625.31	452.45	350,295.54
<b>TOTAL</b>	<b>120,196.14</b>	<b>1,441,577.43</b>	<b>0.14</b>	<b>252.12</b>	<b>1,562,025.83</b>	<b>114,124.97</b>	<b>118,352.24</b>	<b>288,965.78</b>	<b>13,756.87</b>	<b>480.90</b>	<b>5,440.97</b>	<b>127,687.53</b>	<b>28,731.05</b>	<b>3,209.90</b>	<b>2,329,776.04</b>

♦ Cifras Provisionales por Fecha de Pago de la Declaración Aduanera - Estos valores son proporcionados por el Departamento de Planificación

Fuente: SENA E (2015)

Elaboración: SENA E

### 3.6.3.4 Ecuador y el contrabando

En el delito de contrabando no sólo existe el bien jurídico protegido del orden económico, sino el de funcionabilidad patrimonial de la administración pública.

Cuando interviene en el ilícito un funcionario público o una persona que ejerce las potestades estatales se entiende que se afecta también al interés o bien jurídico de la fe pública depositada en dicha persona.(Calvachi, 2010)

El contrabando, como delito aduanero es uno de los males endémicos del país. La herencia evasora arranca desde la época colonial, y por tanto, es el mismo antiguo mal que sólo ha ido adquiriendo nuevas connotaciones y está profundamente arraigado en nuestra sociedad, por ello, todos los “esfuerzos” para su erradicación y extirpación han resultado insuficientes y en su peor defecto frustrantes.

Ecuador enfrenta este problema en escala creciente, muchos operadores de comercio exterior opinan que al implementar medidas de restricción como las salvaguardias y mayores requisitos para la importación; crece el tráfico ilegal de mercancías, incluso el contrabando evade controles aduaneros simulando tránsitos aduaneros internacionales. Sin embargo las entidades competentes trabajan para buscar medidas de control, siendo así que se ha establecido el grupo de élite de lucha contra el contrabando, donde trabajan en conjunto: la aduana, policía nacional y fuerzas armadas.

Entre los principales productos de contrabando se destacan: los textiles, calzado, licores, repuestos, medicinas, químicos, electrodomésticos, equipos tecnológicos, además entre los problemas está el tráfico ilegal de armas, municiones, explosivos, prendas militares e insumos para el procesamiento de droga.

A finales de 2014, el organismo ecuatoriano fue escogido por la OMA, para iniciar el piloto de un nuevo sistema que permitirá clarificar las cifras del contrabando a partir de un cruce de datos comparativos con las aduanas de los países con los que Ecuador mantiene comercio bilateral. La nueva metodología permitirá desglosar exportaciones e importaciones, de modo que si de un segundo país



salió una determinada cantidad de mercadería formalmente hacia Ecuador, localmente esos valores deben reflejarse como importación, salvo ciertos ajustes. Siendo una iniciativa de gran importancia y de una metodología definida, por parte del organismo de control, entonces faltarían las estrategias de los operadores de comercio exterior.

Gráfico N° 5 Estrategia de Control Aduanero



**Fuente:** SENAE (2015)

**Elaboración:** SENAE

Según datos del SENAE, se incautó en 2014 un total de \$ 32,81 millones, El incremento de las cifras, según este organismo se debe a la implementación de mayores controles, sin embargo aún existe desconocimiento de mecanismos específicos.

La aprehensión de mercadería ilegal realizada por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador en 2015, ha superado en casi 460.000 dólares a la

realizada en el mismo período de 2014. En lo que va de 2015 van cinco millones 610 mil dólares. De los operativos anti contrabando efectuados en el distrito de Tulcán, han derivado 173 actas de detención de las cuales el valor aproximado es de 927.277 dólares.

La frontera se aprovecha como paso ilegal de productos que alcanzan valores comerciales sumamente bajos en Colombia por la devaluación del peso colombiano y el encarecimiento en Colombia del dólar.

### **3.6.3.5 Colombia y el contrabando**

Desde principios del siglo XX empezó a observarse la actividad del contrabando, paralela a la comercialización y el intercambio de productos desde la zona de Urabá, logrando penetrar en ciudades con las que tenía relaciones comerciales como Cartagena, Santa Fe de Antioquia, Quibdó y Medellín. (Acción Pluss, 2012)

El contrabando en Colombia es como un cáncer que afecta a ciertos sectores de su economía, siendo un país que ha tenido que enfrentar grandes obstaculizaciones debido al contrabando, sin mayores resultados, dado en las fronteras con Ecuador y con Venezuela, de productos provenientes de esos países limítrofes o de otro origen pero que pasa por estos países. Entre los principales productos de contrabando se encuentran los licores, combustibles, electrodomésticos, textiles, juguetería, tabaco, medicamentos, animales. Para su ingreso se valen de diferentes maneras, en mayor cantidad pueden ingresar mediante contenedores debido a la capacidad física.

En Colombia, el delito de contrabando está definido como “El que en cuantía superior a cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes, importe mercancías al territorio colombiano, o las exporte desde él, por lugares no habilitados, o las oculte, disimule o sustraiga de la intervención y control aduanero, incurrirá en prisión de cuarenta y ocho a noventa meses con una multa

de cuatrocientos a dos mil doscientos cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes sin que en ningún caso sea inferior al doscientos por ciento del valor aduanero de los bienes importados o de los bienes exportados” (Código Penal Colombiano, Art. 319).

### **3.6.3.6 Ecuador y el narcotráfico**

Según Reyes, G. (2010) El Ecuador, Colombia y en general toda la región están azotadas por la violencia que deriva del narcotráfico, mientras que en Estados Unidos y en Europa tiene su principal incentivo que es el consumo.

La cercanía geográfica con Colombia y Perú, ambos productores de coca, es sin duda la primordial vulnerabilidad del Ecuador con relación al narcotráfico. Sin embargo otras debilidades son la corrupción interna, un sistema financiero dolarizado y una extensa red vial que conecta las zonas de procesamiento de Colombia con los puertos y aeropuertos ecuatorianos. La ancha presencia estatal en un territorio compacto, en cambio, es una fortaleza que ha ayudado a impedir la expansión de los cultivos de coca, aunque no ha sido suficiente para frenar el tráfico de drogas y precursores químicos o el lavado de dinero, actividades que explotan la corrupción y debilidad del estado ecuatoriano.

Razones sobran, para que la lucha sea diaria, puesto a que los narcotraficantes se valen del comercio internacional por carretera para transportar la droga a sus destinos finales, y se reitera: Ecuador es un paso favorito para este tipo de hechos delictivos, que se vale de innovadoras formas para ser trasladadas al exterior. Carteles como el de Sinaloa de México y otros de Colombia contratan a bandas ecuatorianas para transportar la droga desde las fronteras hasta los puertos ecuatorianos y lugares estratégicos para su exportación.

Se considera deficientes las estrategias de lucha contra el narcotráfico, pues éstas han logrado la detención de las mulas simplemente, pero no ha sido suficiente para llegar a los capos de la mafia y combatir de manera directa y en

conjunto con alianzas estratégicas internacionales contra los grandes carteles. Pero esto no podría ser razón para disminuir las penas para los traficantes menores, debido a que éstos serían utilizados de manera intensiva por los peces grandes. Se intensificaría el tráfico de mulas entre Colombia - Ecuador y mercados finales y el uso de los servicios Courier para envíos de drogas.

Gráfico N° 6 Aprehensiones



Fuente: SENA (2015)  
Elaboración: SENA

De acuerdo al informe de la UNODC, la evolución sobre las aprehensiones de droga muestra que durante los años 2002, 2003 y 2004 se mantuvo una tendencia a la baja con un punto de inflexión en el año 2005, para luego descender nuevamente durante los años 2006, 2007, 2008 hasta el año 2009,

año en que se alcanza el máximo de aprehensiones de droga con un total de 68 toneladas. En los últimos tres años se produce un incremento constante en la cantidad de droga aprehendida. En el 2010, 18 toneladas; 2011, 26 toneladas; y 2012, 42 toneladas.

El Gobierno Nacional en estos últimos años marcó una orientación a la definición de las políticas sobre control de las drogas ilícitas, respetando siempre los derechos humanos, la justicia, la libertad y la conciencia individual.

Se han adoptado medidas de coordinación interinstitucional en materia de drogas ilícitas y lavado de activos, que permiten acceder de forma ágil a la información, con los consecuentes resultados investigativos y acciones operacionales.

#### **3.6.3.7 Colombia y el Narcotráfico**

Colombia es un país que tiene acceso a los dos océanos, esto para efectos del narcotráfico resulta de manera ventajosa, pero para la sociedad es una gran desventaja. De esto se han aprovechado los grandes mercados de la droga, valiéndose además del clima y suelo que presenta este país. Esto hace preocupar a los colombianos, porque aparte de la inseguridad que origina el narcotráfico, han detectado que los ingresos que genera la comercialización de droga, son utilizados para financiar a campañas políticas, periodistas, empresarios, deportistas, entre otros, como conclusión afectando a todos los estratos de la sociedad colombiana.

Entre otros efectos de los cultivos del narcotráfico, se han sumado los daños al medio ambiente, puesto a que para erradicar las plantaciones se está empleando el método de fumigación aérea, lo que ha dado por resultado un daño irreparable a las tierras cultivables colombianas y a la salud de la población indígena. Como se analiza, el narcotráfico en Colombia ha ocasionado grandes secuelas nocivas para toda la sociedad.

Sin embargo la modalidad del narcotráfico ha cambiado, pues ahora los narcotraficantes no son extravagantes, como lo eran los grandes capos, por el contrario procuran no llamar la atención, los nuevos herederos del narcotráfico en lugar de buscar rutas secretas y desconocidas por las autoridades para transportar los cargamentos de droga, los nuevos narcos usan las mismas en las que se trasladan los productos de consumo masivo.

Según la UNODC, (2015) en una investigación titulada “Las nuevas dimensiones del narcotráfico en Colombia”, realizada por el economista e investigador Ricardo Rocha, donde se estudia las diferentes directrices de la producción y comercialización de sustancias ilícitas, presenta importantes conclusiones:

- La inserción de Colombia en el narcotráfico ominosamente persistiría en el mediano plazo, pues a pesar de la caída en la producción exportable de cocaína, en el mercado internacional persiste la ventaja comparativa para la oferta y la demanda se ha reacomodado.
- El área de coca detectada en 2009 equivalía al 0,1% del territorio nacional, pero su dispersión y movilidad afectarían una décima parte. Además se la considera como una fuente de ingresos para los sectores vulnerables.
- La coca habría contribuido con cerca de 800 mil hectáreas de bosque talado desde 1981 y con una quinta parte de la deforestación ocurrida en Colombia en el siglo XXI.
- Hasta el momento, el narcotráfico ha mostrado un desarrollado y pronunciado declive en términos macroeconómicos. Siguiendo la metodología de la contabilidad del valor agregado, la contribución del narcotráfico al PIB habría declinado de 0,8 % en 1999 a 0,3% en 2009.
- La suma del valor agregado y de la repatriación de utilidades daría promedios de 2,8% y 0,7% del PIB para la primera y segunda mitad de la primera década del siglo XXI.
- Al menos la mitad de las utilidades habrían tenido cabida en el mercado paralelo de divisas y por consiguiente, está limitada capacidad de absorción también explica el rezago de sus perturbadores efectos.

- Las externalidades negativas del narcotráfico aumentaron durante su declive económico, porque las sucesivas mutaciones como carteles, grupos armados ilegales, bandas criminales y pandillas, trajeron mayor fragmentación y degradación de la lucha competitiva.
- Durante la última década, dada la conexión pobreza-criminalidad-crecimiento la reducción del narcotráfico facilitó una expansión de la economía equivalente al 3,5% en el PIB, permitiendo aprovechar la internacionalización, el fortalecimiento institucional y el progreso en la educación.
- La lucha contra los carteles exportadores demandó de fortalecimiento institucional y de capacidades para enfrentar el crimen organizado y su naturaleza transnacional. El narcotráfico como trasfondo del conflicto armado llevó a insertar la política antidroga dentro de la estrategia de desarrollo, invocando la corresponsabilidad internacional.
- De esta manera, así como en el pasado el narcotráfico ha comprometido la potencialidad y la sostenibilidad del crecimiento y del bienestar en Colombia, aún constituye una sombra para su futuro.

Entonces se puede afirmar que el narcotráfico tiene su sombra latente en el ámbito socio-económico de Colombia, a pesar de que se han debilitado los carteles y han desaparecido algunos grandes capos, aún existen herederos que luchan por no desterrar el narcotráfico. Y aunque sea una sombra, para muchos puede ser buena y para otros una sombra dañina.

### 3.6.4 Indicadores Macroeconómicos

#### 3.6.4.1 PIB

Tabla N° 9 PIB

<b>PIB (USD)</b> <b>Ecuador-Colombia</b> <b>2010-2014</b>					
	2010	2011	2012	2013	2014

Ecuador	69.555,37	79.276,66	87.623,41	94.472,68	98.251,59
Colombia	287.018,18	335.415,16	370.328,08	378.415,33	396.200,85
<b>Fuente:</b> Banco Mundial, CEPAL, BCE (2015)					
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro					

La tabla presenta el total de la actividad económica de Ecuador y Colombia durante el lapso de cinco años, el PIB Colombiano en los cinco años es mayor al de Ecuador, la población incide en gran medida, haciendo posible una mayor producción porque hay mayor número de entes que producen diferentes bienes y servicios. Aunque el crecimiento exponencial de la población afecta al PIB per cápita.

Si hacemos una regla de tres, con variantes: población y PIB; se podrá observar que el PIB colombiano sigue siendo superior y con tendencia a aumentar, consecuentemente tenderá el incremento de empresas, ingresos y producción, aunque desventajosamente el desempleo tiene tendencia de incremento, porque al crecer la población aumenta la demanda de empleados sin poder hacerle frente a la oferta de empleadores.

En relación con la seguridad de la cadena logística, el aumento del PIB puede generar efectos contrarios, debido a que al relacionarlo con la población, se relaciona las vulnerabilidades a cometer actos delictivos.

### 3.6.4.2 Inflación

Tabla N° 10 Inflación

TASA DE INFLACIÓN ( %mensual) Ecuador-Colombia 2010-2014
--



		2010	2011	2012	2013	2014
Enero	Ecuador	4,44	3,17	5,29	4,10	2,92
	Colombia	3,14	2,86	3,00	2,12	2,49
Febrero	Ecuador	4,31	3,39	5,53	3,48	2,85
	Colombia	2,94	2,70	3,10	2,08	2,53
Marzo	Ecuador	3,35	3,57	6,12	3,01	3,11
	Colombia	2,43	2,90	2,95	2,11	2,62
Abril	Ecuador	3,21	3,88	5,42	3,03	3,23
	Colombia	2,40	2,86	2,81	2,20	2,85
Mayo	Ecuador	3,24	4,23	4,85	3,01	3,41
	Colombia	2,50	2,81	2,94	2,28	2,76
Junio	Ecuador	3,30	4,28	5,00	2,68	3,67
	Colombia	2,53	2,91	2,80	2,48	2,66
Julio	Ecuador	3,40	4,44	5,09	2,39	4,11
	Colombia	2,45	2,90	2,74	2,45	2,75
Agosto	Ecuador	3,82	4,84	4,88	2,27	4,15
	Colombia	2,51	2,76	2,75	2,46	2,84
Septiembre	Ecuador	3,44	5,39	5,22	1,71	4,19
	Colombia	2,50	2,98	2,87	2,36	2,70
Octubre	Ecuador	3,46	5,50	4,94	2,04	3,98
	Colombia	2,57	3,03	2,86	2,31	2,91
Noviembre	Ecuador	3,39	5,53	4,77	2,30	3,76
	Colombia	2,66	3,03	2,68	2,21	3,18
Diciembre	Ecuador	3,33	5,41	4,16	2,70	3,67
	Colombia	2,82	3,13	2,40	2,36	3,26
<b>Promedio Anual</b>	Ecuador	3,56	4,47	5,11	2,73	3,59
	Colombia	2,62	2,91	2,83	2,29	2,80

**Fuente:** BCE, Banco de la República de Colombia (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Tabla N° 11 Inflación

<b>INFLACIÓN, ÍNDICES DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (%anual) Ecuador-Colombia 2010-2014</b>					
	2010	2011	2012	2013	2014
Ecuador	3,6	4,5	5,1	2,7	3,6
Colombia	2,3	3,4	3,2	2,0	2,9

**Fuente:** Banco Mundial (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Se puede determinar que Ecuador ha sobrepasado el porcentaje que los economistas recomiendan (tasa alrededor del 3%), siendo únicamente en el 2013 donde presenta el menor porcentaje de 2,73%, esto se debe a la desviación de diferentes factores. La variación de un indicador trascendente y de interés general, el IPC, que además, repercuten directamente en el poder adquisitivo de

los ingresos de los consumidores y su bienestar, los gastos monetarios son inevitables por lo que la variación del IPC será inevitable, afectando directamente a la inflación.

Por otro lado, la elevación de la canasta básica, que en el 2014 estuvo en 646,30 USD, y en diciembre del 2013, la canasta básica llegó a 620,86 USD, hace que la inflación haya elevado porque los precios suben o la demanda de los gastos. Sin embargo en el año 2011 la canasta básica fue más baja, que la del 2014, porque estuvo en 578,04 dólares, con un ingreso familiar de 492,80 dólares, pero lo que determinó el incremento de la inflación fue la inflación anual del productor, que estuvo en 3.10% generando mayores costos para determinar el precio final de los bienes o servicios.

Sin embargo las tendencias de la inflación para Ecuador, están de manera creciente, para el 2015 por ejemplo, se presume que la inflación crezca debido a medidas implementadas para proteger la industria nacional, pues de acuerdo a las preferencias del consumidor, seguirá eligiendo productos importados que ahora tendrán mayores restricciones y obviamente mayores costos.

### 3.6.4.3 Tasa de interés

Tabla N° 12 Tasa de interés

TASA DE INTERÉS REFERENCIALES VIGENTES (%anual) Ecuador-Colombia 2010-2014						
		2010	2011	2012	2013	2014
Ecuador	Pasiva	4,28%	4,53%	4,53%	2,70%	5,07%

	Activa	8,68%	8,17%	8,17%	8,17%	8,13%
Colombia	Pasiva	3,7%	4,3%	5,4%	4,2%	4,1%
	Activa	9,4%	11,2%	12,6%	11%	10,9%
<b>Fuente:</b> BCE, Banco Mundial (2015)						
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro						

Se observa que Ecuador ha presentado una leve disminución en la tasa activa en el 2014 con relación al 2010, sin embargo con relación a Colombia es más baja, pero esto causa efectos negativos para Colombia donde la tasa de interés activa ha sido más alta en los últimos años ya que encarece los créditos y debilita la motivación al ahorro, causando además efectos negativos en la inflación. Mientras que la tasa pasiva en el año 2014 incrementó en Ecuador debido a las regulaciones del estado a la banca, con la intención de que no sea la banca quien obtenga mayores ingresos hasta llegar al punto de una tasa pasiva de 2.70%, esto incidió directamente en la baja de inversiones. Pero el nivel de desempleo se afecta de manera considerable, las empresas al pagar más por los costos de créditos o recibir menos interés de los bancos, tienen menos ingresos para pagar mayor personal y recurren a recortar personal.

#### 3.6.4.4 Riesgo país

Tabla N° 13 Riesgo País

<b>ÍNDICE DE RIESGO PAÍS</b>					
<b>Ecuador-Colombia</b>					
<b>2010-Junio 2014</b>					
	2010	2011	2012	2013	2014*
Ecuador	954	819	827	626	384
Colombia	194	166	150	167	147
*Datos provisionales junio 2014					
<b>Fuente:</b> CEPAL (2014)					
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro					

El análisis comparativo del índice de riesgo país, entre Ecuador y Colombia, presenta una diferencia más que triplicada, en Colombia este índice fluctúa entre 140-200, de manera coherente en relación a la región que es de 300, sin embargo Ecuador supera este valor a tal punto de haber llegado a 954 en el 2010, debido a que estos valores se inflaron desde que el país cayó en moratoria

al no haber pagado la deuda externa, después de declarar inconstitucional el pago de los bonos Global en 2007.

Colombia a pesar de los altos índices de inseguridad social que presenta, compensa con altos índices de inversión extranjera, en relación a Ecuador, y es que en Ecuador, mucho ha influido las inestabilidades para los empresarios, haciendo que el país no sea atractivo para invertir, a nivel de la Región Ecuador ocupa en tercer lugar, luego de Venezuela y Argentina.

Las tendencias para invertir en Ecuador tienen tendencia a incrementar en el 2015. Mientras que Colombia, sigue buscando estrategias para mantener el índice de riesgo país ya que esto atrae la inversión y compensa las tasas de interés altas para la activa y bajas para la pasiva. El riesgo país relacionado a la seguridad de la cadena logística, puede generar grandes efectos negativos debido a que la cadena logística de un país con alto riesgo será menos atractiva para negociar, haciendo que se debilite la competitividad y las relaciones internacionales.

### 3.6.4.5 Desempleo

Tabla N° 14 Desempleo

<b>TASA DE DESEMPLEO (%anual) Ecuador-Colombia 2010-2013</b>					
	2010	2011	2012	2013	2014
Ecuador	7,6%	6,0%	4,9%	4,7%	5,3%
Colombia	12,4%	11,5%	11,2%	10,6%	10,1%
<b>Fuente:</b> Banco Mundial, CEPAL, BCE (2015) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro					

Tabla N° 15 Población

<b>POBLACIÓN (Millones de habitantes) Ecuador-Colombia 2010-2013</b>					
	2010	2011	2012	2013	2014
Ecuador	15.012,23	15.266,43	15.520,97	15.774,75	16.027,47
Colombia	46.444,80	47.078,79	47.704,43	48.321,41	48.949,58
<b>Fuente:</b> Banco Mundial, CEPAL, BCE (2015)					

Elaboración: Nathaly Chamorro

Tabla N° 16 PIB PER CÁPITA

<b>PIB PER CÁPITA (USD)</b>				
<b>Ecuador-Colombia</b>				
<b>2010-2013</b>				
	2010	2011	2012	2013
Ecuador	4.636,70	5.199,70	5.655,90	6.002,90
Colombia	6.179,80	7.124,50	7.763,00	7.831,20
<b>Fuente:</b> Banco Mundial (2015)				
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro				

Para el análisis comparativo entre Ecuador y Colombia, en relación al desempleo, se ha visto necesario relacionar con este indicador a la población y el PIB Per cápita, se puede establecer que existen factores primordiales que han hecho posible el control del desempleo en Ecuador, como los programas de empleo para cada sector, es decir programas estratificados, algo que a Colombia le falta, porque se sabe que estos programas generan costos, mal llamados, porque en realidad son una inversión, porque al existir menor desempleo existen mayores ingresos y consecuentemente mejor porcentajes en el PIB per cápita.

Por otro lado es importante recalcar que el desempleo desencadena grandes efectos negativos no solo económicos sino sociales, es decir la inseguridad aumenta, y esta seguridad no solo es nacional sino que se expande a nivel internacional mediante el comercio internacional, por ejemplo.

#### 3.6.4.6 Tipo de cambio

Tabla N° 17 Tipo de cambio

<b>TIPO DE CAMBIO DÓLAR VS. PESO COLOMBIANO</b>					
<b>Ecuador-Colombia</b>					
<b>2010-2014</b>					
Dic. 2010	Dic. 2011	Dic. 2012	Dic. 2013	Dic. 2014	2015*
1905	1936	1760	1925	2388	2800
<b>Fuente:</b> BCE, (2014), datos provisionales*					

Para el análisis comparativo del tipo de Cambio entre Ecuador y Colombia, se ha observado que ha tenido un incremento paulatino en los cinco últimos años, de manera agresiva en el 2014, causando efectos en el comercio principalmente, porque de esto se han servido los compradores para ingresar mercancías a un menor costo y afectando la industria nacional, además de las fugas de dinero, es decir producir en Ecuador, monetariamente hablando, para invertir en otro país.

Esto de alguna manera le ha beneficiado a Colombia, sin embargo para Ecuador no ha sido lo mismo, a tal punto de establecer medidas que protejan la balanza comercial, la industria nacional, buscando competitividad de los productos nacionales para apostar ya no solo en el exterior, sino también en el panorama nacional.

Ecuador al no tener una moneda propia desde la dolarización, aumentó las vulnerabilidades de competitividad comercial ante las variaciones internacionales del tipo de cambio, perdiendo poder adquisitivo. Entonces es necesario desarrollar estrategias con tendencias a las variaciones del tipo de cambio, incluso restrictivas, algo que Colombia le lleva ventaja porque si cuenta con una moneda propia. El tipo de cambio motiva a realizar actos delictivos como el contrabando.

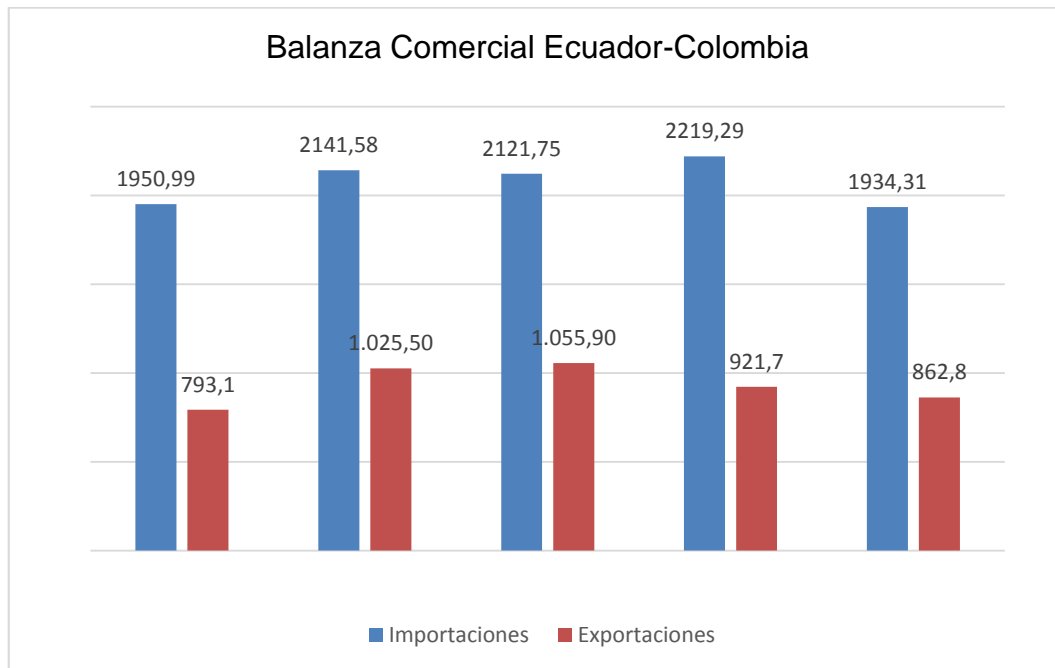
### 3.6.4.7 Balanza Comercial

Tabla N° 18 Balanza Comercial

Balanza Comercial Ecuador-Colombia 2010-2014					
	2010	2011	2012	2013	2014*

Exportaciones	793,10	1.025,5	1.055,9	921,7	862,80
Importaciones	1950,99	2141,58	2121,75	2219,29	1934,31
Saldo	-1157.89	-1.116,1	-1.065,8	-1.297,6	-1071.51
Total Intercambio	2744.09	3.167,1	3.177,7	3.141,0	2797.11
*Datos provisionales nov. 2014 Fuente: BCE, (2014) Elaboración: Nathaly Chamorro					

Gráfico N° 7 Balanza Comercial



\*Datos provisionales nov. 2014  
Fuente: BCE, (2014)  
Elaboración: Nathaly Chamorro

El intercambio comercial entre Ecuador y Colombia, económicamente se ve reflejado en la Balanza Comercial, misma que en el periodo de cinco años ha presentado un déficit continuo, a partir del año 2008 se presentaron distanciamientos entre los dos países, con el ataque de Angostura, esto se extendió hasta el 2010, paulatinamente fue disminuyendo este déficit, no obstante en el 2013 las importaciones de Ecuador aumentaron por variaciones en el precio del crudo, la deuda, contratos inciertos.

La tendencia de las exportaciones van de caída, razón por la cual se han establecido estrategias para fomentar las exportaciones, resultados que se verán a largo plazo, porque aún se deben fortalecer sectores productivos para poder satisfacer las necesidades nacionales y posterior las internacionales, esto con la finalidad de que la producción nacional abarque al mercado ecuatoriano y el consumidor no se vea en la necesidad de elegir productos importados a falta de los nacionales.

Este déficit de exportaciones afecta a la economía, puesto a que no se obtienen los ingresos necesarios, ocasionando tendencias a incrementar el endeudamiento y recortar el presupuesto nacional.

### **3.7. PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

#### **3.7.1. Recolección de datos**

Según Hernández, R. (2010) la recolección de datos implica elaborar un plan detallado de procedimientos que nos conduzcan a reunir datos con un propósito específico, Esto incluye:

¿Cuáles son las fuentes de donde se obtendrán los datos?

¿En dónde se localizan tales fuentes?

¿A través de qué medio o método vamos a recolectar los datos?

Una vez recolectados, ¿De qué forma vamos a prepararlos para que puedan analizarse y respondamos al planteamiento del problema?

#### **3.7.2. Plan de recolección de datos**

##### **Muestra**

Los sujetos de estudio para la presente investigación han sido seleccionados con previa planeación, analizando la influencia que representa en la cadena logística, tal es así que se ha seleccionado a: Distrito de Aduana Tulcán, Jefatura



Provincial del Carchi de Antinarcóticos, Presidente del Sector Transportista y Almaceneras, Empresas Importadoras-Exportadoras representativas del Carchi.

### **Selección de Técnicas e Instrumentos**

Para la obtención de la información se ha planeado utilizar los siguientes instrumentos:

- Encuestas (Depósitos Temporales, Agentes de Aduana) Ver en Anexos.
- Entrevistas (SENAE. Policía Nacional, Transportistas) Ver en Anexos.

El cuestionario tal vez sea el instrumento más utilizado para recolectar datos, consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Los tipos de preguntas de cuestionario pueden ser abiertas o cerradas. (Hernández, 2010, pág. 217)

La entrevista se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre el entrevistador y el entrevistado, a través de las preguntas y repuestas, se logra una comunicación y construcción conjunta de significados respecto a un tema. Las entrevistas pueden ser estructuradas, semi estructuradas no estructuradas y abiertas. (Hernández, 2010, pág. 418)

## **3.8. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

Según Ávila, L. (1999) Una vez concluidas las etapas de colección y procesamiento de datos se inicia con una de las más importantes fases de una investigación: el análisis de datos.

El análisis de datos es el precedente para la actividad de interpretación. La interpretación se realiza en términos de los resultados de la investigación. Esta actividad consiste en establecer inferencias sobre las relaciones entre las variables estudiadas para extraer conclusiones y recomendaciones (Kerlinger, 1982). La interpretación se realiza en dos etapas:

a) Interpretación de las relaciones entre las variables y los datos que las sustentan con fundamento en algún nivel de significancia estadística.

b) Establecer un significado más amplio de la investigación, es decir, determinar el grado de generalización de los resultados de la investigación.

### 3.8.1. Análisis e interpretación de resultados

Una vez culminado el proceso de recolección de información mediante las diversas fuentes, (Aduana, Antinarcóticos, Presidente del Sector Transportista, Almaceneras y Agentes de Aduana) se procede al análisis e interpretación, recalando la buena apertura de los sujetos investigados y lograr el cumplimiento de los principales objetivos:

- Determinar cómo incide la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.
- Implementar el Capítulo BASC-CARCHI

Para la obtención de información se aplicó encuestas y entrevistas, mediante el instrumento del cuestionario. En la tabulación; para las encuestas, la información será presentada mediante cuadros estadísticos donde se encontrará la pregunta, el gráfico de la misma y posteriormente el análisis e interpretación de cada pregunta. Para las entrevistas se realizará una tabla donde se encontrará la pregunta y la interpretación. Para cada sector se aplicó un cuestionario diferente, sin perder el enfoque de la investigación.

### 3.8.2. Encuesta Dirigida a Depósitos Temporales (Anexo 2)

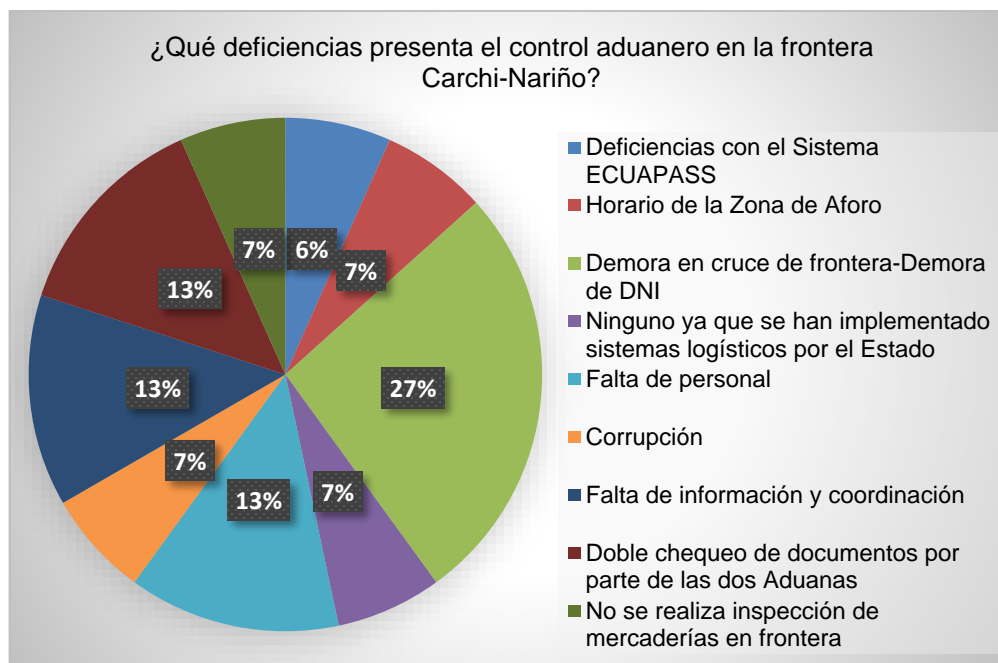
Tabla Nº 19 Depósito Temporal Pregunta 1

PREGUNTA Nº 1			
Pregunta	Respuestas Obtenidas	Nº	%
¿Qué deficiencias presenta el control aduanero	Deficiencias con el Sistema ECUAPASS	1	6
	Horario de la Zona de Aforo	1	7
	Demora en cruce de frontera-Demora de DNI	4	27
	Ninguno, ya que se han implementado sistemas logísticos por el Estado	1	7

en la frontera Carchi- Nariño?	Falta de personal	2	13
	Corrupción	1	7
	Falta de información y coordinación	2	13
	Doble chequeo de documentos por parte de las dos Aduanas	2	13
	No se realiza inspección de mercaderías en frontera	1	7
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>15</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 8 Depósito Temporal Pregunta N° 1



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis:** La tabla de la pregunta 1 con su respectivo gráfico, de acuerdo a la óptica de los Depósitos Temporales (DT), muestra que la principal deficiencia es el tiempo, esta variable se relaciona directamente con la demora en la notificación de ingreso, demoras en cruce de frontera, doble control de documentación por parte de las dos aduanas y el horario de la zona de aforo. Posterior a esto existen falencias que limitan un eficiente control aduanero tales como la escasez de personal capacitado y la falta de información y coordinación. En menor incidencia para efectos del control aduanero se presenta deficiencias con el sistema Ecuapass, la corrupción y falta de realización de inspección de mercadería en frontera. Sin embargo uno de los depósitos aduaneros considera que no existen deficiencias ya que el Estado ha implementado sistemas logísticos.

**Interpretación:** Se requiere combatir la principal deficiencia que es el tiempo, puesto a que esto genera retrasos y desequilibrios en los procesos, por lo que se ve necesario la implementación de un mecanismo que estudie todas estas deficiencias y abarque estrategias destacadas por generar: mayor velocidad en las operaciones logísticas, mejoras en las operaciones aduaneras, mejoras de procesos con respuestas oportunas. Estas estrategias evidentemente no sólo ayudarán a disminuir esta debilidad encontrada sino que incrementarán la competitividad de quienes se sientan comprometidas con un cambio, con un nuevo sistema de seguridad.

Tabla N° 20 Depósito Temporal Pregunta N° 2

PREGUNTA N° 2			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo?	Si	6	8
	No	1	14
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 9 Depósito Temporal Pregunta N° 2



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra que el 85.7% de los depósitos temporales opinan que si existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo y el 14.3% opina que no existen deficiencias. Evidentemente los datos arrojan que algo está fallando en las técnicas de evaluación de riesgo.

**Interpretación.-** Al momento de aplicar técnicas de evaluación de riesgo se pueden presentar deficiencias analizadas desde dos puntos de vista: el primero como organismo de control debido a una mala plataforma informática o poca información oportuna, el segundo, desde depósito temporal pueden generar dudas por poca credibilidad. Por ello se requiere un sistema que mejore los perfiles de riesgo, identificando actividades riesgosas, elevando así la seguridad de los procesos.

Tabla N° 21 Depósito Temporal Pregunta N° 3

PREGUNTA N° 3			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	
¿Existe cooperación entre organismos de control y OCE?	Si	4	57
	No	3	43
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 10 Depósito Temporal Pregunta N°3



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** La gráfica muestra el grado de cooperación entre organismos de control y OCE. Siendo así que la relación varía tan solo en un 14.2%, donde la mayoría de depósitos temporales opina que no existe cooperación.

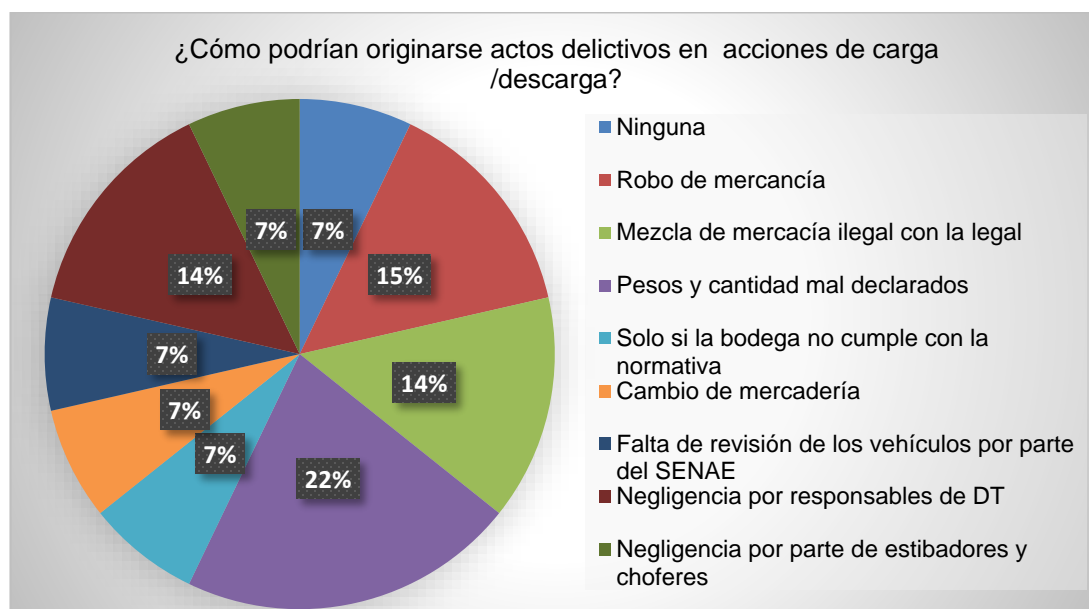
**Interpretación.-** Según los datos, la cooperación entre organismos de control y operadores de comercio exterior no es fuerte y opinan el aumento de cooperación facilitaría las operaciones. Sin embargo al existir cooperación no solo se mejoran las operaciones entre quienes intervienen en la cadena logística sino que se fortalece el comercio e incrementa la competitividad logística, por ello se requiere fortalecer la cooperación mediante un sistema donde se brinde apoyo de diferentes maneras, tanto físico como intelectual.

Tabla N° 22 Depósito Temporal Pregunta N° 4

PREGUNTA N° 4			
Pregunta	Respuestas	Nº	%
¿Cómo podrían originarse actos delictivos en acciones de carga /descarga?	Ninguna	1	7
	Robo de mercancía	2	15
	Mezcla de mercancía ilegal con la legal	2	14
	Pesos y cantidad mal declarados	3	22
	Solo si la bodega no cumple con la normativa	1	7
	Cambio de mercadería	1	7
	Falta de revisión de los vehículos por parte del SENA	1	7
	Negligencia por responsables de DT	2	14
	Negligencia por parte de estibadores y choferes	1	7,1
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 11 Depósito Temporal Pregunta N° 4



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se puede evidenciar que los Depósitos Temporales consideran como acto delictivo a la mala declaración de pesos y cantidades de mercancía, este factor puede deberse a diferentes causas como la falta del personal capacitado

y la intención de la evasión de impuestos. Sin embargo en considerable medida, consideran los Depósitos Temporales que al momento de la carga/descarga se generan robos de mercancía y contrabando, es decir puede darse la mezcla de mercancía legal con la ilegal a esta problemática se suma la negligencia de los encargados. Por otro lado en menor proporción se pueden dar actos delictivos como cambiar intencional o no intencionalmente la mercadería a trasportar, a todo esto se relaciona la falta de revisión de los vehículos por parte del SENA. Pero no todos los Depósitos Temporales opinan lo mismo, puesto a que el 7% opina que no se dan actos delictivos, esto puede ser porque este depósito cuenta con una gran estrategia que ningún otro depósito temporal cuenta: una certificación BASC.

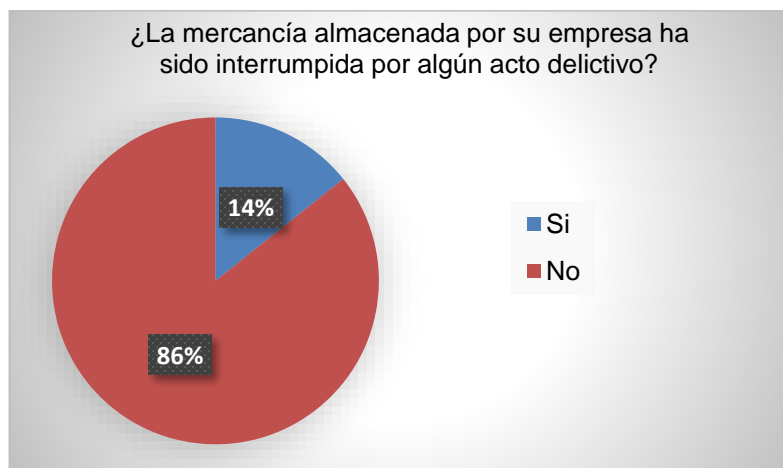
**Interpretación.-** Si existiera un sistema que pueda generar importantes beneficios para la seguridad, se fortalecería hasta el eslabón más débil de la cadena logística. En relación a la pregunta cuatro, se debe implementar un mecanismo que fortalezca a los depósitos temporales contra robos de mercancías, contrabando y actos ilícitos; reduciendo la afección de la logística en exportaciones-importaciones, además de proporcionar asesoría para la implementación de procedimientos para la prevención de riesgos. De esta manera se lucharía contra los actos delictivos que puedan originarse en las acciones de carga y descarga y apoyar a la facilitación de un comercio seguro tal como lo menciona la normativa aduanera.

Tabla N° 23 Depósito Temporal Pregunta N° 5

<b>PREGUNTA N° 5</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Opciones de Respuestas</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿La mercancía almacenada por su empresa ha sido interrumpida por algún acto delictivo?	Si	1	14
	No	6	86
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			



Gráfico N° 12 Depósito Temporal Pregunta N° 5



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

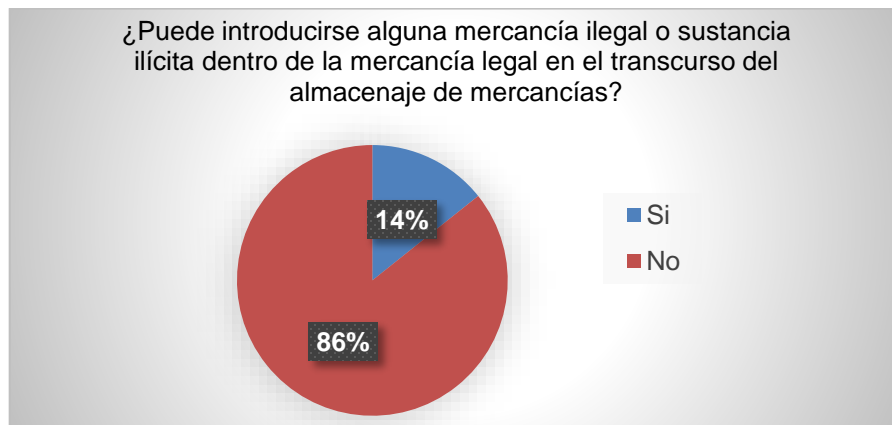
**Análisis.-** La tabla de la pregunta N° 5 con su respectivo gráfico muestra que del 100% tan solo el 14% ha sufrido algún acto delictivo hacia la mercancía almacenada, el restante dice no haber sufrido robos o algún acto semejante porque cumple con los parámetros establecidos por la aduana principalmente el de hacer ingresar a los depósitos sólo a personal autorizado.

**Interpretación.-** Desde los datos obtenidos se puede evidenciar que en este aspecto los depósitos temporales al cumplir con los parámetros de seguridad establecidos, la seguridad de la mercancía almacenada es alta. Esto apoya a la idea de que al existir normas rigurosas de seguridad y al cumplirlas, se debilitan los riesgos existentes.

Tabla N° 24 Depósito Temporal Pregunta N° 6

PREGUNTA N° 6			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Puede introducirse alguna mercancía ilegal o sustancia ilícita dentro de la mercancía legal en el transcurso del almacenaje de mercancías?	Si	1	14
	No	6	86
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100 %</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 13 Depósito Temporal Pregunta N° 6



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** El 86% de los Depósitos Temporales, opinan que no puede introducirse alguna mercancía ilegal o sustancia ilícita en el almacenaje de mercancía, porque se mantienen en la idea de que el personal que maneja la mercancía únicamente es el autorizado y que ellos no podrían hacer esto. Tan sólo el 14% opina que este hecho si puede generarse a pesar de las medidas de seguridad existentes.

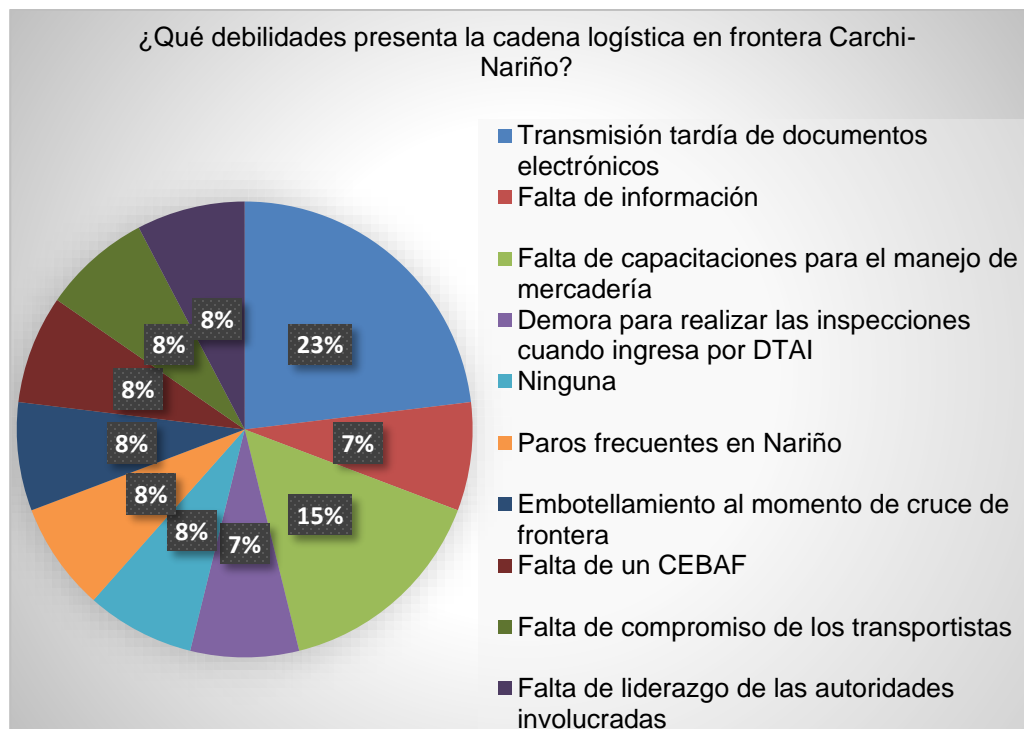
**Interpretación.-** La respuesta negativa ante la posible generación de este hecho, puede ser incierta, debido a que las normas de seguridad no pueden ser suficientes para impedir actividades inescrupulosas, ya que pueden darse al no establecer medidas de seguridad para contratación de personal.

Tabla N° 25 Depósito Temporal Pregunta N° 7

PREGUNTA N° 7			
Pregunta	Respuestas	N°	%
¿Qué debilidades presenta la cadena logística en frontera Carchi-Nariño?	Transmisión tardía de documentos electrónicos	3	23
	Falta de información	1	7
	Falta de capacitaciones para el manejo de mercadería	2	15
	Demora para realizar las inspecciones cuando ingresa por DTAI	1	7
	Ninguna	1	8
	Paros frecuentes en Nariño	1	8
	Embotellamiento al momento de cruce de frontera	1	8
	Falta de un CEBAF	1	8
	Falta de compromiso de los transportistas	1	8
	Falta de liderazgo de las autoridades involucradas	1	8
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 14 Depósito Temporal Pregunta N° 7



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

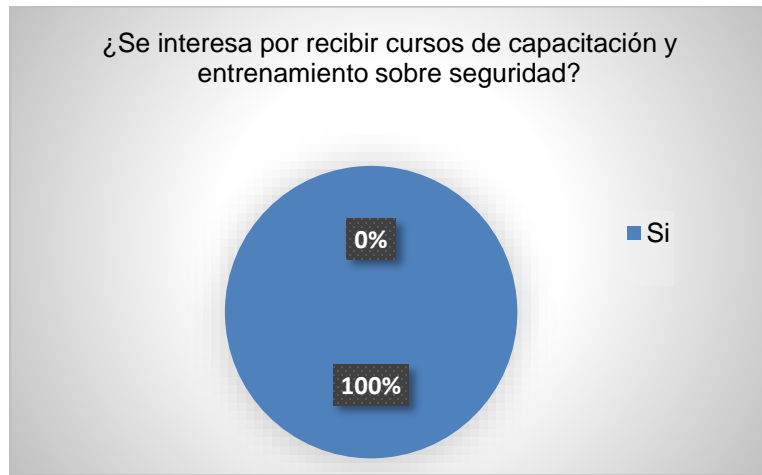
**Análisis.-** Se muestra las debilidades que presenta la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño, donde la principal debilidad es la transmisión tardía de documentos electrónicos representadas por un 23% haciendo que se generen demoras y consecutivamente inconformidades con los clientes, esta transmisión tardía puede ser afectada por la inconsistencia del sistema Ecuapass, por la inconsistencia en horarios para el control y la demora de la inspección cuando ingresa por DTAI. La segunda debilidad con un 15% es la falta de capacitaciones sobre manejo de mercaderías. Posterior a esto entre las principales debilidades están; la falta de información, el embotellamiento en el cruce de frontera, paros frecuentes en Nariño, la falta de compromiso de los transportistas y la falta de compromiso y liderazgo de las autoridades, mismas que han hablado de crear un CEBAF (Centros Binacionales de Atención en Frontera) en frontera y aún no se ve plasmado en la realidad.

**Interpretación.-** En relación a la información obtenida, se destaca la inconformidad de horarios, tanto para el ingreso de mercancía como para el ingreso de documentos, no obstante a esto la falta de compromiso es otra gran debilidad, porque impide el desarrollo del comercio, esto puede darse por la falta de un mecanismo que aparte de brindar capacitaciones en todos los aspectos y en este caso para mejorar el manejo de las mercancías, motive al compromiso de integración, mediante una red que integre de manera nacional e internacional y genere la trazabilidad y seguridad logística gracias al compromiso y fortalecimiento de todos sus eslabones.

Tabla N° 26 Depósito Temporal Pregunta N° 8

<b>PREGUNTA N° 8</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Opciones de Respuestas</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 15 Depósito Temporal Pregunta N° 8



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra que el 100% de los encuestados se interesan por recibir cursos de seguridad, el limitante para esto es que no existen organismos suficientes para brindar estos servicios. Por ejemplo los bomberos y la aduana generan directrices de seguridad pero muy poco para incrementar la seguridad logística en la frontera.

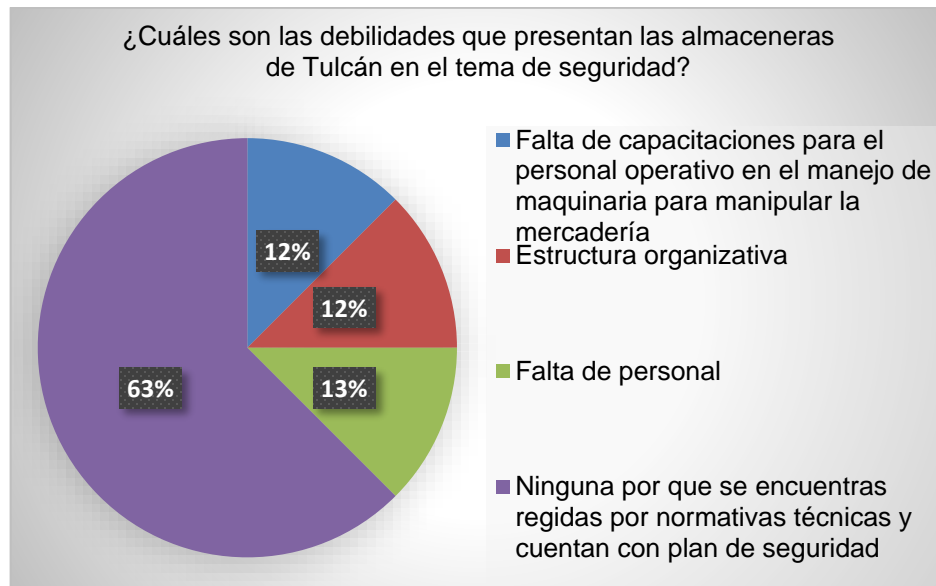
**Interpretación.-** Se puede evidenciar que si existe el interés por asistir a cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad, entonces al implementar un mecanismo que brinde este tipo de capacitaciones complejas sobre seguridad tendrá acogida porque es de interés general y a la vez motivará a establecer estrategias para apoyar al cambio.

Tabla N° 27 Depósito Temporal Pregunta N° 9

PREGUNTA N° 9			
Pregunta	Respuestas Obtenidas	N°	%
¿Cuáles son las debilidades que presentan las almaceneras de Tulcán en el tema de seguridad?	Falta de capacitaciones para el personal operativo en el manejo de maquinaria para manipular la mercadería	1	12
	Estructura organizativa	1	12
	Falta de personal	1	13
	Ninguna porque se encuentran regidas por normativas técnicas y cuentan con plan de seguridad	5	63
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 16 Depósito Temporal Pregunta N° 9



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra que el 63% opina que no presentan debilidades por la razón de que están regidas por normativas técnicas y cuentan con un plan de seguridad, sin embargo cabe recalcar que al mostrar interés por capacitaciones existe el interés por mejorar, ya que las capacitaciones tienen orientación a la mejora. Por otro lado, quienes opinan lo contrario indican que entre las debilidades existentes están las faltas de capacitaciones para el personal

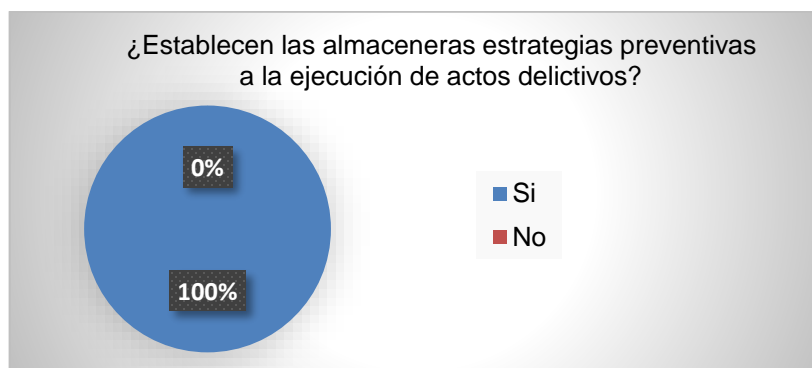
operativo para manejar la maquinaria para el tratamiento de la mercancía, la falta de estructura organizativa y la falta de personal calificado.

**Interpretación.-** En los datos se refleja algo de contradicción, esto debido a que a algunos depósitos temporales no les interesa o conviene hacer conocer las debilidades que tiene y que no ha sido capaz o no ha contado con los mecanismos para combatirlas.

Tabla N° 28 Depósito Temporal Pregunta N° 10

PREGUNTA N° 10			
Pregunta	Opciones de Respuestas	N°	%
¿Establecen las almacenadoras estrategias preventivas a la ejecución de actos delictivos?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 17 Depósito Temporal Pregunta N° 10



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** La tabla de la pregunta 10 con su respectivo gráfico, muestra que el 100% de los depósitos temporales establecen estrategias preventivas a la ejecución de delitos, principalmente consideran estrategias preventivas al cumplimiento de la normativa.

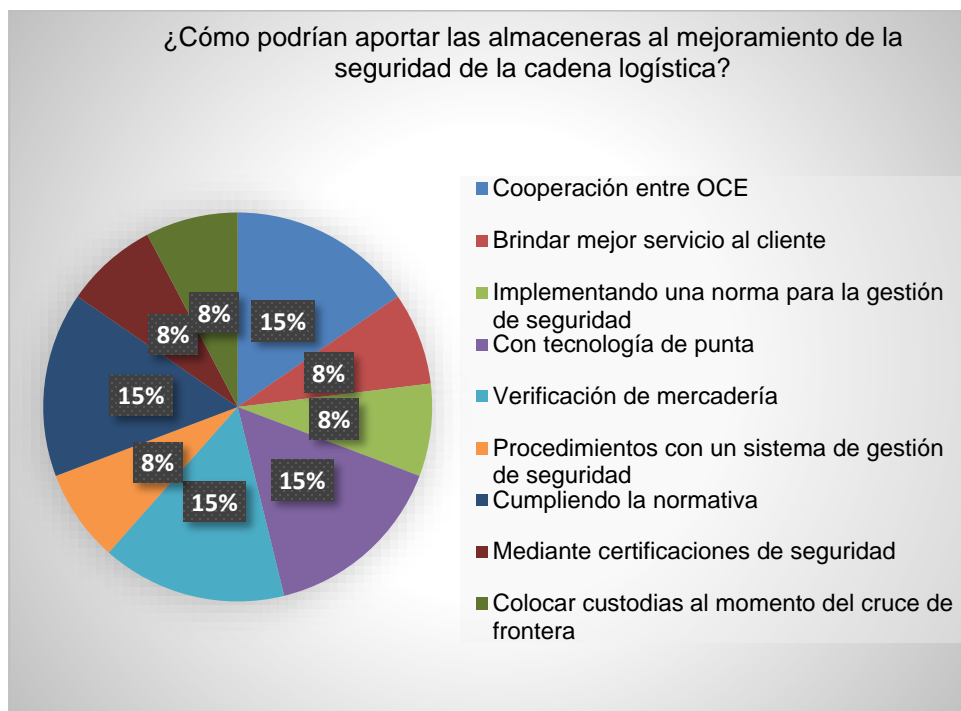
**Interpretación.-** Conforme a los datos analizados se puede establecer que los depósitos temporales se limitan a cumplir con la normativa, son muy pocos quienes buscan aportar con un valor agregado en sus procesos. Esto puede apoyar a la creación de un sistema que tenga normas de seguridad y los depósitos temporales cumplirían siempre y cuando los beneficie y les garantice la seguridad en todos sus procesos logísticos.

Tabla N° 29 Depósito Temporal Pregunta N° 11

<b>PREGUNTA N° 11</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Respuestas</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿Cómo podrían aportar las almaceneras al mejoramiento de la seguridad de la cadena logística?	Cooperación entre OCE	2	15
	Brindar mejor servicio al cliente	1	8
	Implementando una norma para la gestión de seguridad	1	8
	Con tecnología de punta	2	15
	Verificación de mercadería	2	15
	Procedimientos con un sistema de gestión de seguridad	1	8
	Cumpliendo la normativa	2	15
	Mediante certificaciones de seguridad	1	8
	Colocar custodias al momento del cruce de frontera	1	8
	<b>Respuestas obtenidas</b>		<b>13</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			



Gráfico N° 18 Depósito Temporal Pregunta N° 11



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Las estrategias principales por parte de los depósitos temporales, como aporte a la seguridad de la cadena logística están representadas por un 15%: el compromiso para cooperar en operadores de comercio exterior, aplicar tecnología de punta, verificar la mercadería, y cumplir la normativa. En menor proporción con un 8% se destacan estrategias como: brindar un mejor servicio al cliente y la implementación de certificaciones de seguridad, en esta última abarca el trabajar con una de una norma para la gestión de seguridad que cumplir los procedimientos con un SGCS y realice custodias en el cruce de frontera.

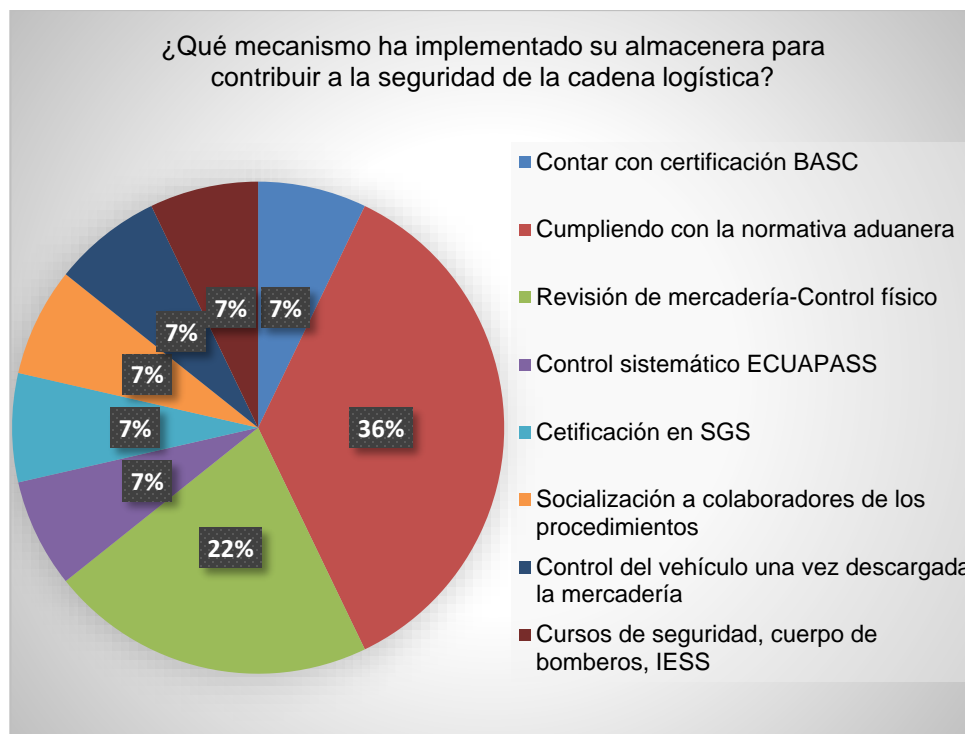
**Interpretación.-** Como se puede evidenciar entre las estrategias con las que podrían aportar los depósitos temporales para mejorar la seguridad de la cadena logística, se encuentran las certificaciones de seguridad. Estas podrían ayudar enormemente a mejorar la seguridad de la cadena logística, debido a que entre los principales beneficios, brindan agilidad y seguridad en el intercambio comercial, promueve una cultura de compromiso para fomentar y fortalecer la

seguridad del comercio, amplía la agenda de clientes a nivel internacional, aumenta la credibilidad y consecuentemente mejora el perfil de riesgo.

Tabla N° 30 Depósito Temporal Pregunta N° 12

<b>PREGUNTA N° 12</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Respuestas</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿Qué mecanismo ha implementado su almacenadora para contribuir a la seguridad de la cadena logística?	Contar con certificación BASC	1	7
	Cumpliendo con la normativa aduanera	5	36
	Revisión de mercadería-Control físico	3	22
	Control sistemático ECUAPASS	1	7
	Certificación en SGS	1	7
	Socialización a colaboradores de los procedimientos	1	7
	Control del vehículo una vez descargada la mercadería	1	7
	Cursos de seguridad, cuerpo de bomberos, IESS	1	7
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>
	<b>Fuente:</b> Encuestas a Depósitos temporales (2015)		
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 19 Depósito Temporal Pregunta N° 12



**Fuente:** Encuestas a Depósitos temporales (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra los mecanismos que ya han implementado los depósitos temporales para contribuir a la seguridad de la cadena logística, donde se destaca: el cumplimiento de la normativa, por reiterada vez los depósitos temporales creen conveniente seguir algo establecido o un lineamiento que los oriente a mejorar sus procesos. Entre otras estrategias establecidas está la revisión de las mercaderías mediante un control físico, es decir verificar las mercancías que ingresan para evitar situaciones riesgosas, además han creído conveniente realizar controles de los sistemas informáticos, socializar los procedimientos a los demás colaboradores, controlar el vehículo que ingresó a dejar la mercancía inclusive a su salida, sujetarse a controles de seguridad por parte del cuerpo de bomberos, IESS. Por último tan solo un depósito ha implementado la certificación BASC.

**Interpretación.-** Es evidente que se reitera el cumplimiento de la normativa, esto es un punto importante para todos los operadores de comercio exterior, sin

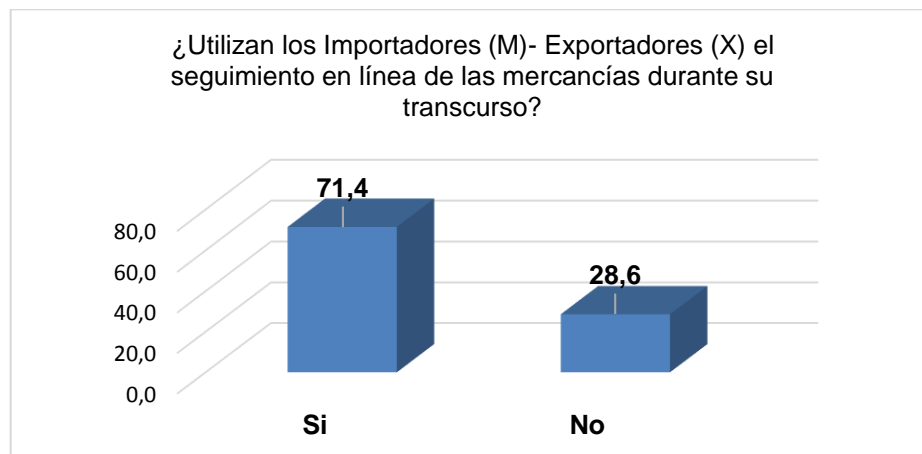
embargo si no se empieza a dar un valor agregado a los procesos no se incrementará el nivel de competitividad, un valor agregado pueden ser las certificaciones y como se observa tan solo un depósito aduanero ha implementado la certificación BASC y considera que esta certificación le ha permitido ampliar sus procesos con credibilidad tal es así que de entre los ocho depósitos temporales este maneja el 60% de las operaciones, como vemos la credibilidad que puede llegar a ganar una empresa es fundamental para establecer y mantener negociaciones.

### 3.8.3 Encuesta dirigida a Agentes Afianzados de Aduana

Tabla N° 31 Agentes de Aduana Pregunta 1

PREGUNTA N° 1			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Utilizan los Importadores (M)- Exportadores (X) el seguimiento en línea de las mercancías durante su transcurso?	Si	5	71,4
	No	2	28,6
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 20 Agentes de Aduana Pregunta N° 1



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** La tabla de la pregunta N° 1 con su respectivo gráfico, muestra que el 71,4% de los importadores y exportadores utilizan el seguimiento en línea de la

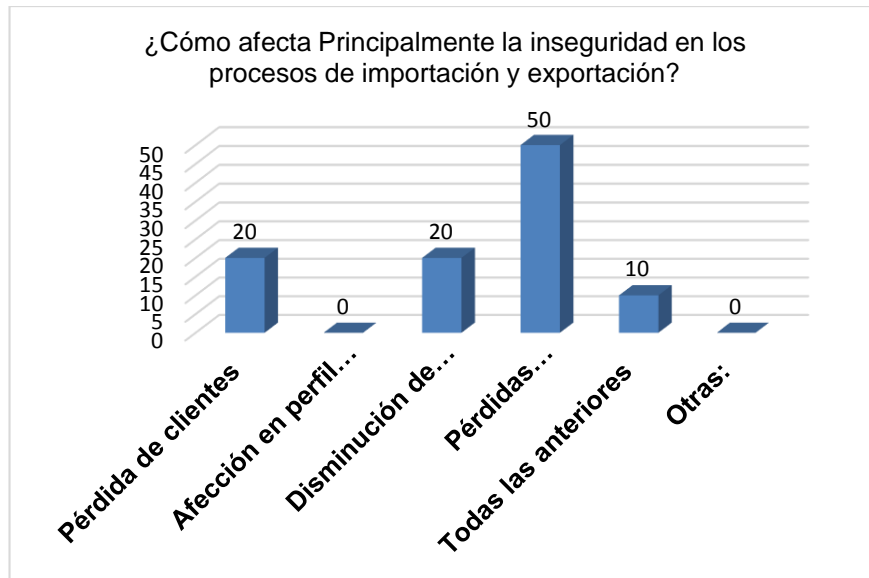
mercancía, puesto a que a pesar de que esté a cargo de una empresa transportadora y agente de aduana no puede desentenderse de ella, por seguridad y precaución en el cuidado de su mercancía.

**Interpretación.-** Como se puede evidenciar los importadores-exportadores consideran necesario dar el seguimiento a las mercancías y muchas veces sin tener el fortalecimiento de conocimientos de cómo hacer este seguimiento de manera eficiente, entonces si existiera un mecanismo que les proporcione información de cómo mejorar este factor o cómo empezar a hacerlo, la mercancía transportada estaría más segura y tanto el cliente como el importador o exportador tendrían mayor tranquilidad.

Tabla N° 32 Agente de Aduana Pregunta 2

<b>PREGUNTA N° 2</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Opciones de Respuesta</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿Cómo afecta principalmente la inseguridad en los procesos de importación y exportación?	Pérdida de clientes	2	20
	Afección en perfil de riesgo ante la aduana	0	0
	Disminución de competitividad de la empresa	2	20
	Pérdidas económicas	5	50
	Todas las anteriores	1	10
	Otras:	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 21 Agente de Aduana Pregunta N° 2



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se destaca que la inseguridad genera grandes pérdidas económicas, no conforme a esto se genera además la pérdida de clientes porque no van a volver a confiar en una empresa que causó la pérdida de su mercancía y desequilibró su economía. Esto consecuentemente hace que la empresa pierda o disminuya su nivel de competitividad y no tenga oportunidades de competir con empresas internacionales, por otro lado todas estas afecciones de la inseguridad hace que se vea afectado el perfil de riesgo ante la aduana y esto provoca problemas consecuentes como demora en sus procesos al realizarse por ejemplo controles físicos de la mercancía.

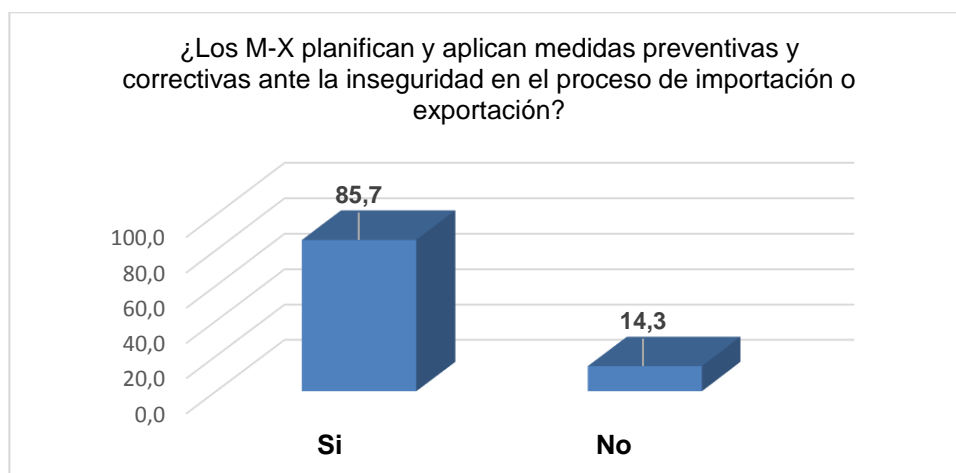
**Interpretación.-** Las empresas importadoras y exportadoras pierden económicamente al existir inseguridad en sus procesos, para combatir esta problemática se debe implementar un sistema mediante el cual puedan ganar preferencia y confianza por parte de los clientes al momento de negociar, y por parte de las autoridades a la vez, al momento de determinar el perfil de riesgo o de realizar los controles de la mercancía logrando que sean controladas mediante el control automático.

Tabla N° 33 Agente de Aduana Pregunta 3

PREGUNTA N° 3			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Los M-X planifican y aplican medidas preventivas y correctivas ante la inseguridad en el proceso de importación o exportación?	Si	6	85,7
	No	1	14,3
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 22 Agente de Aduana Pregunta N° 3



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** El 85,7% de los importadores-exportadores planifican y ejecutan medidas preventivas y correctivas ante la inseguridad en sus procesos. Mientras que el 14,3% indica que no lo hacen, esto se vuelve una debilidad para ellos y quienes intervienen en todo el proceso logístico.

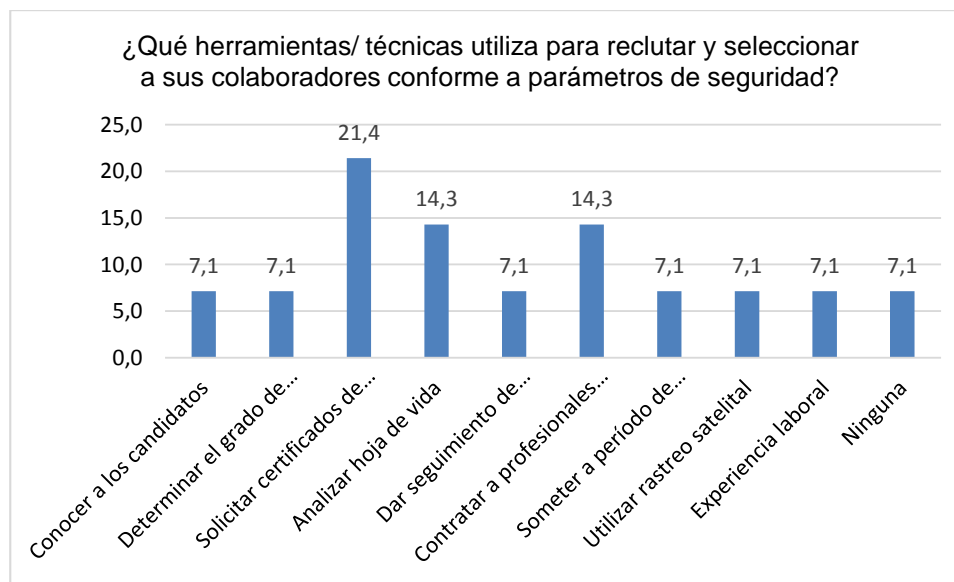
**Interpretación.-** No todas las empresas realizan la planificación y aplicación de medidas preventivas, las que lo hacen necesitan de una ayuda para una mejora continua, entonces mediante capacitaciones se podría mejorar este factor estratégico.

Tabla N° 34 Agentes de Aduana Pregunta 4

PREGUNTA N° 4			
Pregunta	Respuestas obtenidas	Nº	%
¿Qué herramientas/ técnicas utiliza para reclutar y seleccionar a sus colaboradores conforme a parámetros de seguridad?	Conocer a los candidatos	1	7,1
	Determinar el grado de interés del candidato para tomar decisiones	1	7,1
	Solicitar certificados de honorabilidad	3	21,4
	Analizar hoja de vida	2	14,3
	Dar seguimiento de antecedentes	1	7,1
	Contratar a profesionales calificados con conocimiento en comercio exterior	2	14,3
	Someter a periodo de prueba	1	7,1
	Utilizar rastreo satelital	1	7,1
	Experiencia laboral	1	7,1
	Ninguna	1	7,1
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 23 Agentes de Aduana Pregunta N° 4



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** La tabla de la pregunta 4 con su respectivo gráfico, muestra las herramientas o técnicas que aplican las empresas y agentes de aduana para reclutar personal, entre las principales técnicas se destacan: la solicitud de certificados de honorabilidad, esto para tener referencias como respaldo de seguridad, además mencionan que conocer a los candidatos y el análisis de la hoja de vida les permitirá contratar a profesionales calificados y que tengan



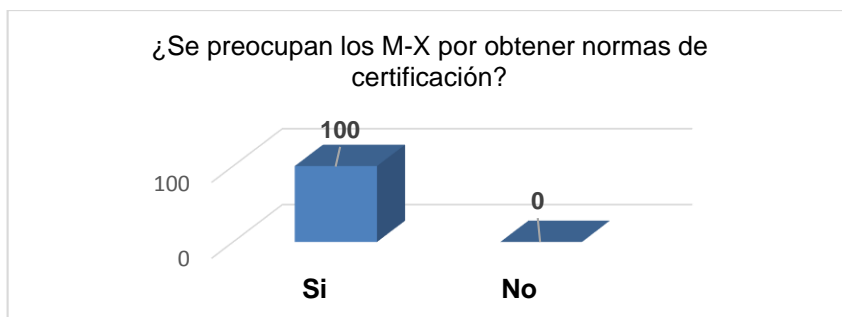
conocimientos de comercio exterior, porque los profesionales les generan mayor seguridad que quienes no cuentan con un título de tercer nivel, mediante esto se determina a la vez el grado de interés del candidato y se podrá tomar una decisión. Sin embargo el 7.1% menciona que no aplica ninguna técnica para seleccionar a sus colaboradores, esto incrementa el nivel de inseguridad para su empresa.

**Interpretación.-** Como se puede observar las empresas importadoras y exportadoras, así como los agentes de aduana aplican estrategias que las podríamos llamar tradicionales, pero no se aplica estrategias que permitan la contratación de personal que apoye al incremento de la seguridad y de la competitividad de los procesos, por esta razón se ve necesario el otorgar asesorías que les permitan planificar estrategias de selección de personal con enfoque a la seguridad.

Tabla N° 35 Agente de Aduana Pregunta 5

<b>PREGUNTA N° 5</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Opciones de Respuestas</b>	<b>Nº</b>	<b>%</b>
¿Se preocupan los M-X por obtener normas de certificación?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 24 Agente de Aduana Pregunta N° 5



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

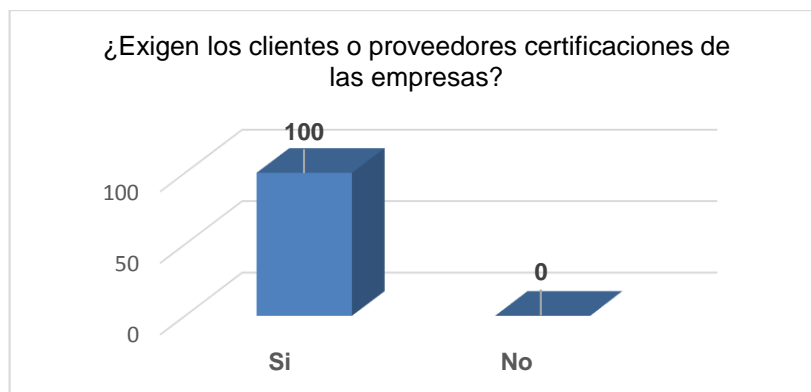
**Análisis.-** El 100% de los importadores y exportadores se preocupan por obtener normas de certificación, sin embargo existen limitantes como el desconocimiento de cómo se debe proceder para obtener una certificación, razón por la cual en el Carchi son muy pocos los OCE's que cuenten con alguna certificación.

**Interpretación.-** Al existir un alto grado de interés de los importadores y exportadores, puede ser aceptado un sistema que brinde los lineamientos para obtener una certificación de alto nivel internacional sobre seguridad de la cadena logística, esto apoya a la creación de un mecanismo que mejore el SGCS de cada OCE.

Tabla N° 36 Agente de Aduana Pregunta 6

PREGUNTA N° 6			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Exigen los clientes o proveedores certificaciones de las empresas?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 25 Agente de Aduana Pregunta N° 6



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

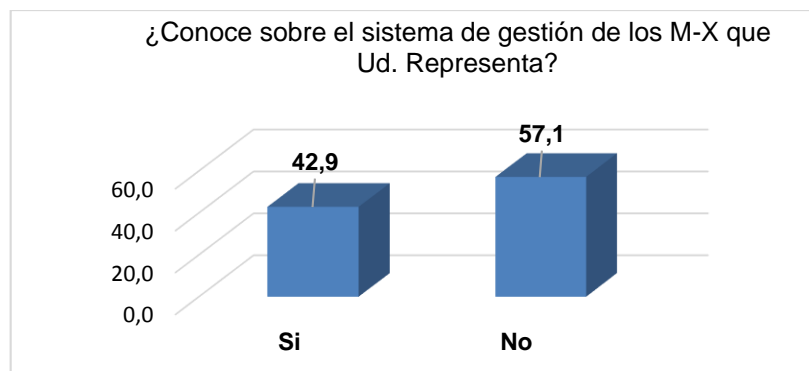
**Análisis.-** En la tabla de la pregunta N° 6 con su respectivo gráfico, muestra que todos los clientes exigen certificaciones a las empresas, porque de esta manera ellos se sienten más seguros al negociar y están seguros de la garantía que reciben al confiar su mercadería.

**Interpretación.-** Como es evidente las certificaciones son necesarias para las empresas importadoras y exportadoras al momento de ganar clientes, debido a que ellos prefieren a empresas certificadas que cuenten con reconocimiento internacional y les proporcionen confianza y credibilidad.

Tabla N° 37 Agentes de Aduana Pregunta 7

PREGUNTA N° 7			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Conoce sobre el sistema de gestión de los M-X que Ud. Representa?	Si	3	42,9
	No	4	57,1
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 26 Agente de Aduana Pregunta N° 7



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

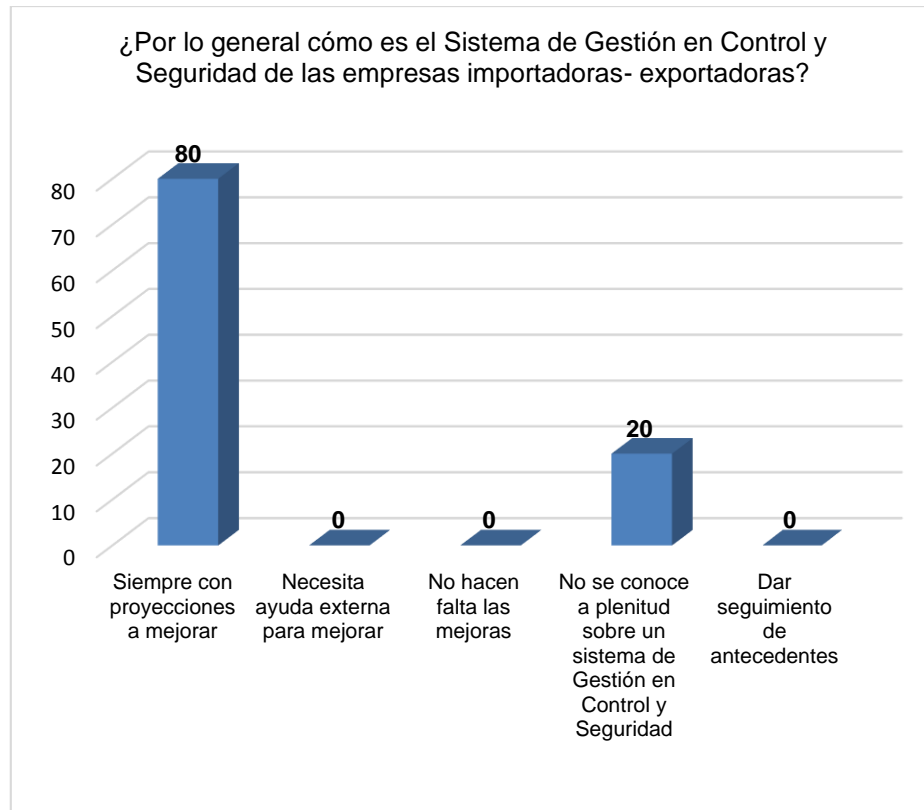
**Análisis.-** el 57.1% de los Agentes de Aduana no conocen sobre el sistema de gestión de seguridad de los importadores y exportadores que representan, debido a que los sistemas de gestión de seguridad de las empresas no son reconocidos o destacados por su efectividad. Mientras que el 42,9% indica que si conocen sobre el sistema de gestión de seguridad de sus representados.

**Interpretación.-** Muchos sistemas de gestión de seguridad de las empresas pueden ser desconocidos no solo por los agentes de aduana que los representan, sino también por los operadores externos debido a que estos sistemas no cuentan o no cumplen con parámetros internacionales eficientes sobre seguridad.

Tabla N° 38 Agente de Aduana Pregunta 8

PREGUNTA N° 8			
Pregunta	Opciones de Respuesta	N°	%
¿Por lo general cómo es el Sistema de Gestión en Control y Seguridad de las empresas importadoras-exportadoras?	Siempre con proyecciones a mejorar	4	80
	Necesita ayuda externa para mejorar	0	0
	No hacen falta las mejoras	0	0
	No se conoce a plenitud sobre un sistema de Gestión en Control y Seguridad	1	20
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 27 Agente de Aduana Pregunta N° 8



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

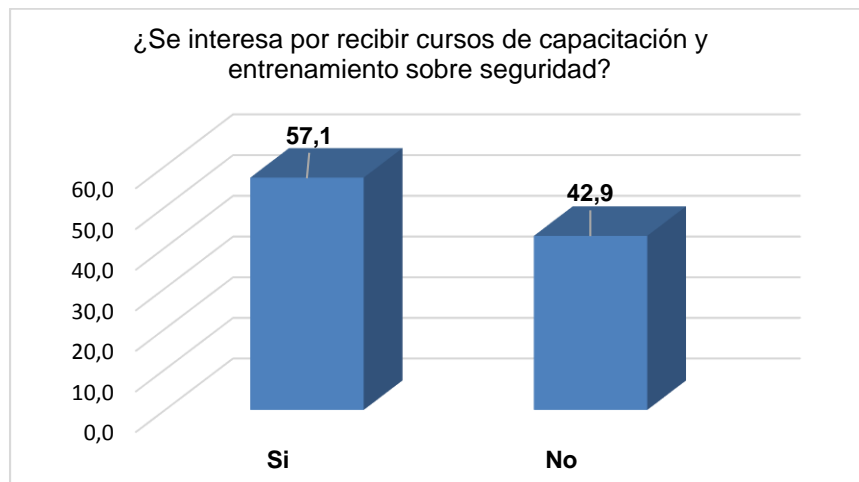
**Análisis.-** De los sistemas de gestión en control y seguridad de las empresas importadoras y exportadoras; la principal característica es la mejora continua. Sin embargo el 20% de los Agentes de Aduana opinan que no conocen a plenitud sobre el SGCS de sus representados.

**Interpretación.-** Existe interés por la mejora continua de los SGCS de las empresas, por lo que al asistir de manera técnica y profesional a las empresas importadoras-exportadoras, así como a los agentes de aduana, estos sistemas evidentemente pueden mejorar; puesto a que la rastreabilidad en la cadena logística, los acuerdos en materia de seguridad con todos los proveedores que participan en la seguridad de la cadena logística, previenen la contaminación y contribuye a proteger la carga y a estar preparados para detectar cualquier riesgo o desviación en las medidas de seguridad.

Tabla N° 39 Agente de Aduana Pregunta 9

PREGUNTA N° 9			
Pregunta	Opciones de Respuesta	N°	%
¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad?	Si	4	57,1
	No	3	42,9
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 28 Agente de Aduana Pregunta N° 9



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

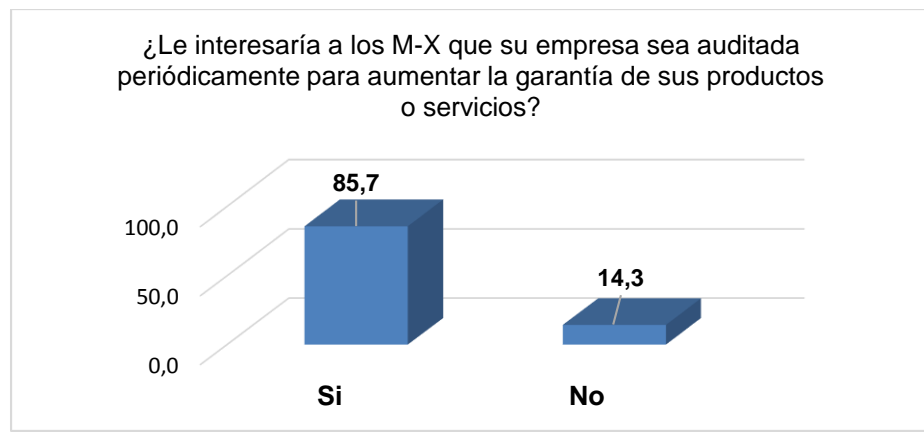
**Análisis.-** El 57,1% indica una actitud positiva para la realización de estas capacitaciones, mencionan que son fundamentales las capacitaciones porque existe mucho personal que desconoce de muchos temas, mientras que el 42,9% muestra una actitud de desinterés, porque mencionan que no existen organismos mayormente capacitados para que brinden estas capacitaciones.

**Interpretación.-** Es necesario implementar un sistema con acreditación internacional que genere confianza para que incremente el grado de aceptabilidad por las capacitaciones y brinde entrenamiento de seguridad mejorando sus actividades.

Tabla N° 40 Agente de Aduana Pregunta 10

PREGUNTA N° 10			
Pregunta	Opciones de Respuesta	Nº	%
¿Le interesaría a los M-X que su empresa sea auditada periódicamente para aumentar la garantía de sus productos o servicios?	Si	6	85,7
	No	1	14,3
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 29 Agente de Aduana Pregunta N° 10



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

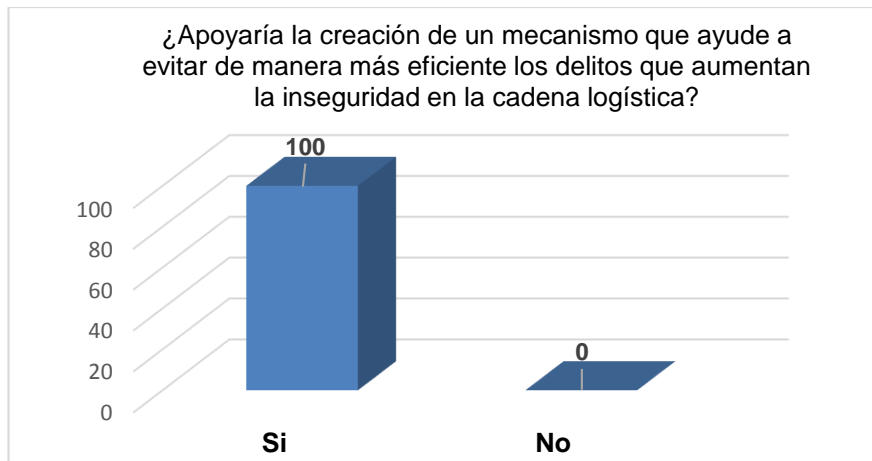
**Análisis.-** El 85,7% si le interesarían las auditorías porque así pueden analizar las fallas que presentan y establecer soluciones de mejora, mientras que tan sólo el 14,3% opina que no le interesarían las auditorias.

**Interpretación.-** Las auditorias de seguridad son de interés para los importadores y exportadores, principalmente porque contribuyen a dar seguimiento a los requerimientos de una certificación internacional y de paso en algunas empresas desarrolla la cultura de auto-auditorias.

Tabla N° 41 Agente de Aduana Pregunta 11

PREGUNTA N° 11			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Apoyaría la creación de un mecanismo que ayude a evitar de manera más eficiente los delitos que aumentan la inseguridad en la cadena logística?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 30 Agente de Aduana Pregunta N° 11



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra que el 100% de Agentes de Aduana encuestados apoyaría la creación de un mecanismo que ayude a combatir la inseguridad de la cadena logística, este apoyo principalmente porque creen necesario que se fortalezca la seguridad y más aún al ser una zona fronteriza.

**Interpretación.-** La creación de un mecanismo que contribuya a la seguridad de la cadena logística tendría gran aceptación, facilitando los procedimientos que se deben seguir para su implementación, además este mecanismo brindaría grandes beneficios para todos los operadores que intervienen en la cadena logística de la frontera Carchi-Nariño.

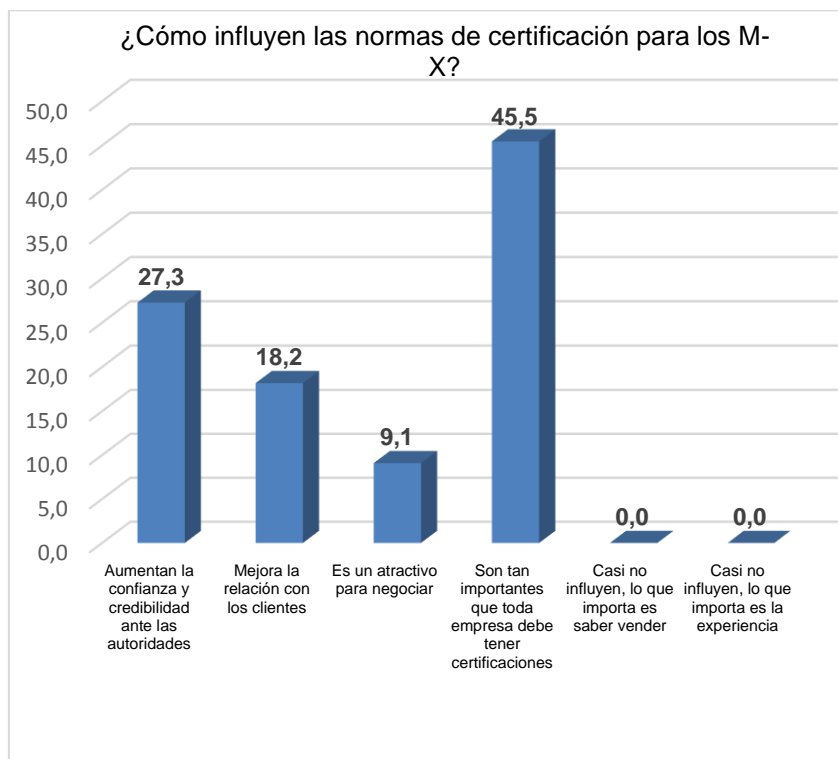
Tabla N° 42 Agente de Aduana Pregunta 12



PREGUNTA N° 12			
Pregunta	Opciones de Respuesta	N°	%
¿Cómo influyen las normas de certificación para los M-X?	Aumentan la confianza y credibilidad ante las autoridades	3	27,3
	Mejora la relación con los clientes	2	18,2
	Es un atractivo para negociar	1	9,1
	Son tan importantes que toda empresa debe tener certificaciones	5	45,5
	Casi no influyen, lo que importa es saber vender	0	0,0
	Casi no influyen, lo que importa es la experiencia	0	0,0
	<b>Respuestas obtenidas</b>		<b>11</b>

**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 31 Agente de Aduana Pregunta N° 12



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra la influencia que tienen las certificaciones para los importadores y exportadores desde la óptica de sus representantes, los agentes de aduana. Con el 45,5% se considera que las certificaciones son tan importantes

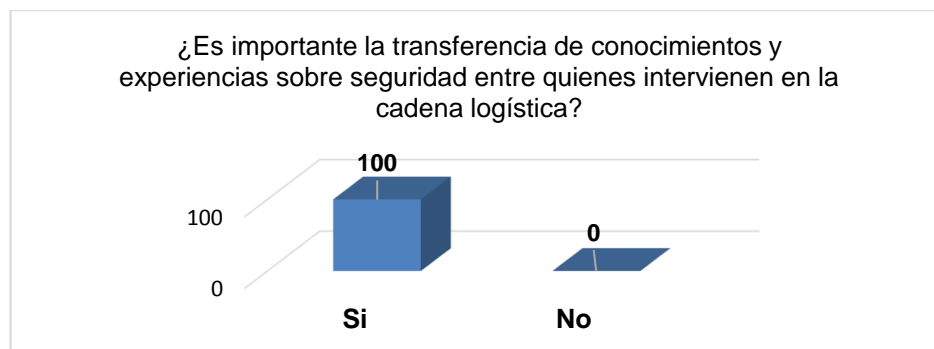
que toda empresa debería tenerlas, más aún si quiere incrementar su nivel competitivo. Con el 27,3% consideran que las certificaciones aumentan la confianza y credibilidad ante las autoridades, debido a que mejora el perfil de riesgo. El 18,2% opina que ayuda a mejorar la relación con los clientes, pues ellos se sienten más seguros al negociar con una empresa que cuente con reconocimiento internacional. Por último opinan que las certificaciones se convierten en un atractivo para negociar, si existe competencia los clientes van a inclinarse por la empresa que sea certificada.

**Interpretación.-** Se consideran tan importantes las certificaciones, a tal punto que todas las empresas deberían tenerlas, porque estimulan la productividad con seguridad, además les permite incluirlas en una base de datos mundial, tendiendo acceso a contactos internacionales y ampliando su mercado. Pero esto no es todo, porque además les permite simplificar sus procesos generando disminución de costos y por ende incremento de sus ganancias, además de monetarias ganan posición en el contexto nacional e internacional. La transferencia de conocimiento les permite modificar sus procesos con enfoque a una transformación positiva de la seguridad de la cadena logística.

Tabla N° 43 Agente de Aduana Pregunta 13

PREGUNTA N° 13			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Es importante la transferencia de conocimientos y experiencias sobre seguridad entre quienes intervienen en la cadena logística?	Si	7	100
	No	0	0
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 32 Agente de Aduana Pregunta N° 13



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)

**Elaboración:** Nathaly Chamorro

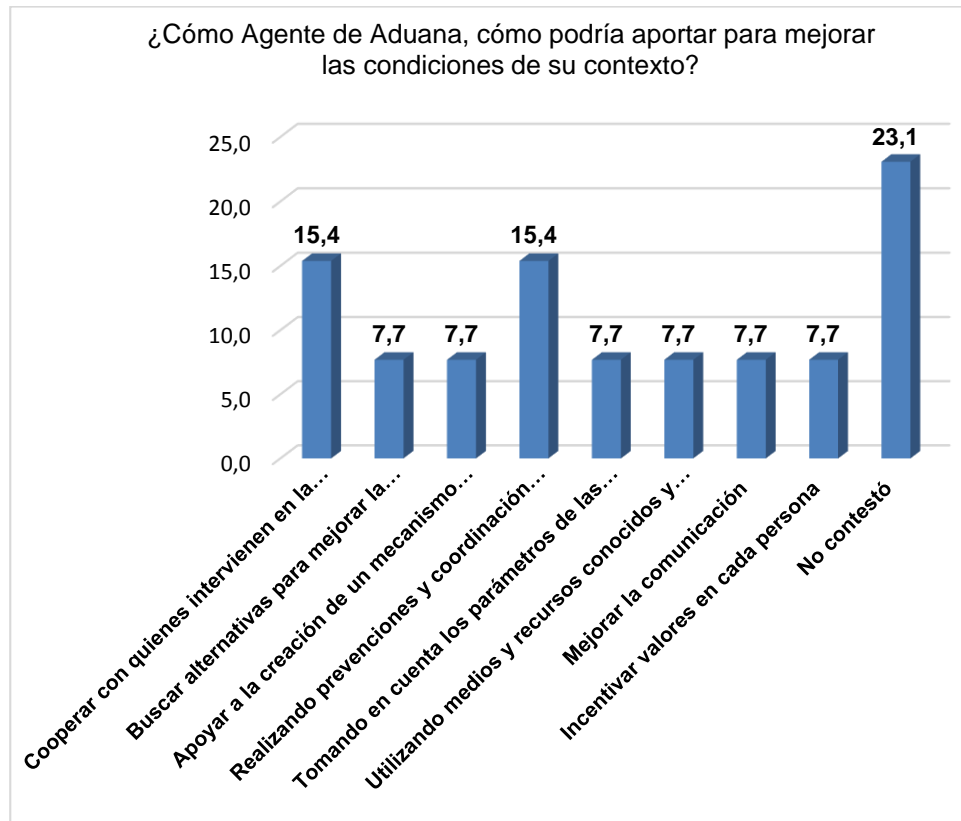
**Análisis.-** El 100% opina importante la transferencia de conocimientos y experiencias sobre seguridad entre todos los que intervienen en la cadena logística, porque se trata de fortalecer todos los eslabones.

**Interpretación.-** La creación de un mecanismo que aporte con la transferencia de conocimientos y experiencia por parte de cadenas logísticas más eficientes que la nuestra, permitirá que se obtengan muchos beneficios para la frontera, entre ellos: mayor seguridad, mejor economía, mayor profesionalismo.

Tabla N° 44 Agente de Aduana Pregunta 14

PREGUNTA N° 14			
Pregunta	Respuestas obtenidas	N°	%
¿Cómo Agente de Aduana, cómo podría aportar para mejorar las condiciones de su contexto?	Cooperar con quienes intervienen en la cadena logística	2	15,4
	Buscar alternativas para mejorar la seguridad de la cadena logística	1	7,7
	Apoyar a la creación de un mecanismo que disminuya la inseguridad	1	7,7
	Realizando prevenciones y coordinación en operaciones de transporte terrestre	2	15,4
	Tomando en cuenta los parámetros de las normas	1	7,7
	Utilizando medios y recursos conocidos y seguros	1	7,7
	Mejorar la comunicación	1	7,7
	Incentivar valores en cada persona	1	7,7
	No contestó	3	23,1
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 33 Agente de Aduana Pregunta N° 14



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se muestra las estrategias que plantean los Agentes de Aduana para aportar a mejorar las condiciones del entorno, sin embargo existió un 23,1% que no contestó porque aseguran que ellos no son quienes deben aportar sino los que más deben aportar son los transportistas. Pero el 15,4% dice que pueden aumentar la cooperación entre quienes intervienen en la cadena logística, porque de esta manera se facilita los procesos y se brinda ayuda de quienes tienen mayor experiencia o conocimientos hacia quienes tienen menor experiencia o conocimientos. Entre otras estrategias está la búsqueda de alternativas que mejoren la seguridad de la cadena logística, apoyar la creación de un mecanismo que disminuya la inseguridad. Además consideran oportuno utilizar medios y recursos conocidos y seguros, mejorar la comunicación, fomentar los valores.

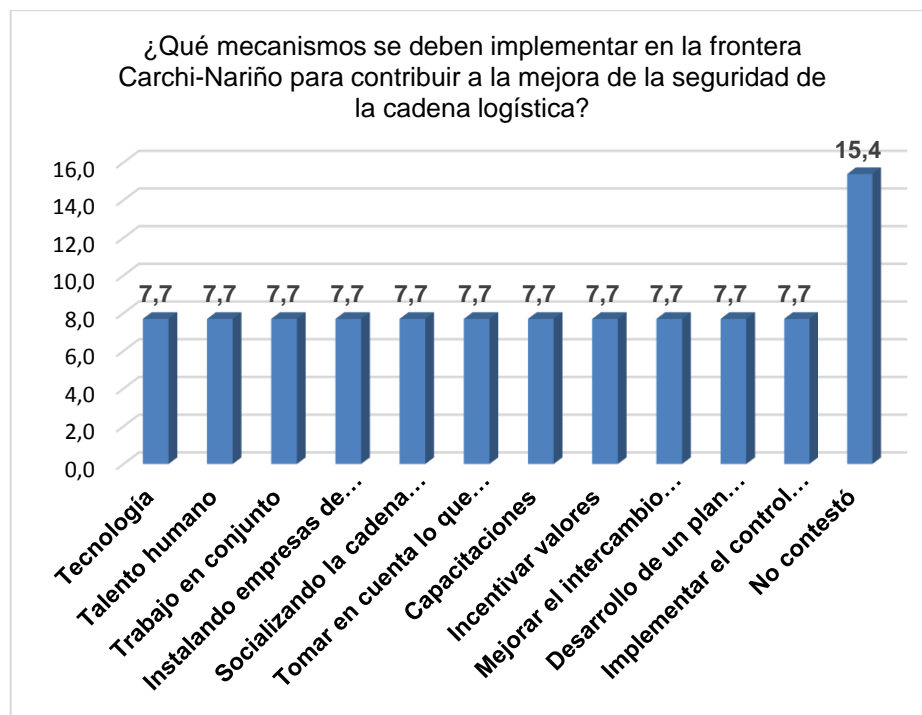
**Interpretación.-** Entre las principales estrategias está la cooperación, esta es realmente un mecanismo primordial porque no solo permite la retroalimentación mediante la transferencia de conocimientos actualizados, sino que además permite que se faciliten los procesos con la ayuda de los demás operadores de comercio. Mejora la integración y estandarización de procedimientos con los prestadores de servicios, para obtener una cadena segura. (Red de operadores de confianza).

Tabla N° 45 Agente de Aduana Pregunta 15

<b>PREGUNTA N° 15</b>			
<b>Pregunta</b>	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
¿Qué mecanismos se deben implementar en la frontera Carchi-Nariño para contribuir a la mejora de la seguridad de la cadena logística?	Tecnología	1	7,7
	Talento humano	1	7,7
	Trabajo en conjunto	1	7,7
	Instalando empresas de rastreo satelital	1	7,7
	Socializando la cadena logística segura	1	7,7
	Tomar en cuenta lo que se estipula en un SGCS	1	7,7
	Capacitaciones	1	7,7
	Incentivar valores	1	7,7
	Mejorar el intercambio de información entre aduanas	1	7,7
	Desarrollo de un plan de acción que garantice una comunicación eficiente	1	7,7
	Implementar el control de las autoridades en carreteras	1	7,7
	No contestó	2	15,4
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

Gráfico N° 34 Agente de Aduana Pregunta N° 15



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

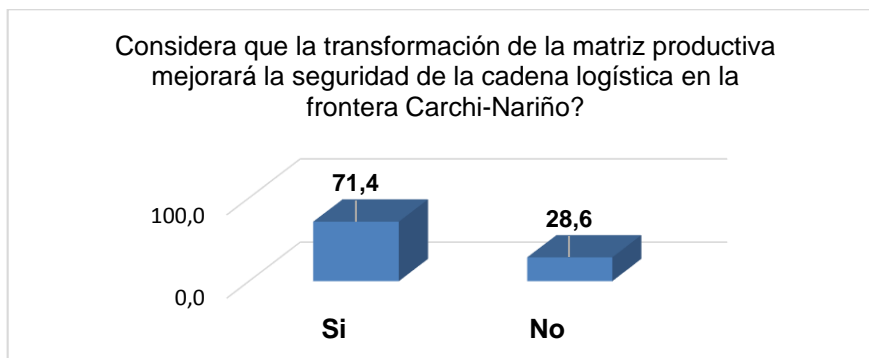
**Análisis.-** Se muestra los mecanismos que se deben implementar en la frontera Carchi-Nariño para contribuir a la mejora de la seguridad de la cadena logística, desde la óptica de agentes de aduana, el 15,4% no contestó porque desconocen que mecanismo podría aportar a la mejora de la seguridad, sin embargo entre los mecanismo se destacan los siguientes cada uno con un 7,7%: tecnología, talento humano, trabajo en conjunto, instalación de empresas de rastreo satelital, tomar en cuenta lo que establece un SGCS, socializar sobre una cadena logística segura, capacitaciones, incentivar valores, mejorar el intercambio de información entre aduanas, desarrollo de una plan eficiente que mejore la comunicación, implementar el control en las carreteras por parte de las autoridades.

**Interpretación.-** Los datos obtenidos para esta pregunta, arrojan gran interés por la seguridad de la cadena logística y garantizar la efectividad de un comercio seguro.

Tabla N° 46 Agente de Aduana Pregunta 16

PREGUNTA N° 16			
Pregunta	Opciones de Respuestas	Nº	%
¿Considera que la transformación de la matriz productiva mejorará la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño?	Si	5	71,4
	No	2	28,6
	<b>Respuestas obtenidas</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Encuestas a Agentes de Aduana (2015)			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			

Gráfico N° 35 Agente de Aduana Pregunta N° 16



**Fuente:** Encuestas a Agentes de Aduana (2015)  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

**Análisis.-** Se observa que el 71,4% de agentes de aduana encuestados opinan que la transformación de la matriz productiva si mejorará la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño, principalmente porque uno de los sectores priorizados es el transporte y este sector según los agentes de aduana es uno de los más débiles.

**Interpretación.-** Aparentemente la transformación de la matriz productiva aportará a la mejora de la seguridad de la matriz productiva, además se convierte en una esperanza de desarrollo para la frontera Carchi-Nariño donde se han visto afectados por algunas decisiones.

### 3.8.3 Entrevista: Aduana Tulcán (Anexo 3)

Tabla N° 47 Entrevista Aduana

<b>Entrevistado:</b>	Ing. Francisco Hernández (Director Distrital)
<b>Fecha:</b>	01/Abril/2015

<b>Tiempo:</b> 40 minutos	
<b>PREGUNTA Nº 1</b> ¿Cómo incide la transformación de la matriz productiva en la seguridad de la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
De manera directa no puede incidir, sin embargo con la última medida que es la aplicación de las salvaguardias se protege a la industria nacional y se apoya a la transformación de la matriz productiva, logrando cumplir las metas a menos plazo. Estas salvaguardias no son para todos los productos y existen liberaciones mediante el Drawback para los exportadores.	De acuerdo al Director Distrital de Aduana, la transformación de la matriz productiva no incide en gran magnitud a la seguridad de la cadena logística, pero si existen otras medidas que aportan a la transformación de la matriz productiva para cumplir las metas a menos plazo de lo planteado. Sin embargo si la matriz logra transformar los sectores priorizados si mejorará la seguridad de la cadena logística porque uno de los sectores principales dentro de la logística es el transporte y este es un sector priorizado para la transformación.
<b>PREGUNTA Nº 2</b> ¿Cómo influirá el impulso y fortalecimiento de industrias y/o sectores estratégicos en el Carchi?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No tendrá mucha influencia si no se fortalece antes las debilidades que presenta como: desaprovechamiento de recursos, falta de valor agregado, falta de preparación a los profesionales, falta de capacitaciones	El fortalecimiento de sectores estratégicos en el Carchi podrán influir de gran medida a la economía nacional no sin antes fortalecer las debilidades que presenta, la transformación de la matriz productiva exige dar un valor agregado a los productos primarios para dejar a un lado ese tradicionalismo primario –exportador y el Carchi tiene potencial y basta con empezar a dar un valor agregado.
<b>PREGUNTA Nº 3</b> ¿Qué sectores priorizados contribuyen a la seguridad de la cadena logística en la Frontera Carchi-Nariño?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Principalmente el transporte, por eso este sector debe mejorar y a la vez los depósitos temporales. Deben apoyar al cambio.	La mayoría de operadores de comercio exterior opina que el sector transportista es quien más debe fortalecerse porque presenta debilidades que afectan a todos quienes intervienen en ella, este sector es uno de los priorizados para el cambio y ellos también esperan que se les brinde el apoyo para que puedan mejorar y que mejor si se implementa un sistema de seguridad.
<b>PREGUNTA Nº 4</b> ¿Cómo incide la incorporación de tecnología y conocimiento en la seguridad de la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Directamente con el sistema ECUAPASS a través del benchmarking. Cada vez se implementan nuevos mecanismos que ayuden a la reducción de tiempos.	Esta incorporación incide directamente a la reducción de tiempos, haciendo más efectivas las operaciones de comercio exterior, y es precisamente lo que los depósitos temporales, transportistas y agentes de aduana solicitan: que se actúe contra la debilidad que son las demoras e inestabilidad con el sistema Ecuapass. Son embargo para reducir tiempos también pueden aportar los operadores de comercio al contar con certificaciones que les generen menor control.
<b>PREGUNTA Nº 5</b> ¿Cómo incide la ampliación y diversificación de destinos internacionales en la seguridad de la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Esto incrementa la alerta ante la inseguridad puesto a que puede darse el ingreso de armas, drogas, material bélico.	Al ampliarse los destinos internacionales se puede adoptar mecanismo de otros países para realizar actos delictivos, haciendo que obligatoriamente se tomen medidas de prevención ante los riesgos que puedan darse y mejor aún si se realiza en cooperación



<b>PREGUNTA Nº 6</b> ¿Utiliza la aduana el sistema de gestión de riesgos a efectos del control aduanero? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Si. En todo el proceso, puede haber errores pero la aduana los detecta.	Es fundamental realizar controles en relación a los perfiles de riesgo porque de esta manera se establece en el mejor de los casos el control automático y en el peor de los casos control físico, esto disgusta a los operadores porque les causa demoras, sin embargo pueden adoptar mecanismo que les ayude a la reducción de tiempos.
<b>PREGUNTA Nº 7</b> ¿Cómo incide la gestión de riesgos en el control aduanero?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Para mejorar el perfil de riesgo de los OCE, mediante la plataforma informática, su procesamiento y retroalimentación.	Directamente la gestión de riesgo influye en el tiempo y esto se determina de acuerdo a la información que se tenga en la base de datos de cada operador, sus antecedentes y evita riesgos de que se efectúen delitos aduaneros.
<b>PREGUNTA Nº 8</b> ¿Existe coordinación del control en frontera entre aduanas y otros organismos competentes? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
SI. Se ha establecido el plan de lucha contra el contrabando, con ayuda conjunta entre aduana, policía nacional y fuerzas armadas.	Entre organismos de control existe la coordinación porque al ser frontera se presenta en alto porcentaje el contrabando, sin embargo para mejorar el tema de seguridad se debe establecer una medida que haga efectiva una cooperación entre organismos de control y operadores de comercio exterior.
<b>PREGUNTA Nº 9</b> ¿Se utiliza mecanismos no intrusivos (por ejemplo máquinas de rayos x, detectores de radiación) para identificar contenedores o cargas de alto riesgo en la frontera Carchi-Nariño? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
NO. Pero se planea la construcción del CEBAF	La falta de mecanismo no intrusivos limitan el control aduanero y maximizan el problema de inseguridad de la cadena logística, si la incorporación de tecnología se aplicara en este sector se lucharía contra determinadas falencias y aumentaría el nivel de seguridad en frontera.
<b>PREGUNTA Nº 10</b> ¿Qué estrategias se han establecido para luchar contra los riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Preparación física, normativa rigurosa, verificación de datos.	Las estrategias para prevenir riesgos futuros son buenas, pero no con el enfoque que estas deberían tener para luchar contra falencias existentes y que incrementarías los riesgos futuros, necesariamente debe existir u mecanismo que fortalezca primero a cada sector de la cadena logística.
<b>PREGUNTA Nº 11</b> ¿Se limitan los controles de evaluación de los riesgos para garantizar el cumplimiento de la seguridad en la cadena logística? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No. Se retroalimenta el sistema de riesgo constantemente.	La evaluación de riesgo debe estar siempre retroalimentada y actualizar la base de datos para generar una calificación adecuada y aporte a la facilitación del comercio.
<b>PREGUNTA Nº 12</b> ¿Incluye en el plan estratégico de la aduana metas, objetivos y prioridades en materia de seguridad en la cadena logística? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Si. En cumplimiento con la normativa vigente	Tal y como los depósitos temporales, se menciona que es estratégico el cumplimiento de la normativa establecida, pero cada sector tanto como organismo de control y como OCE puede dar un valor agregado a sus procesos para maximizar los recursos para mejorar la seguridad de la cadena logística.

<b>PREGUNTA Nº 13</b> ¿Es oportuna la creación de un sistema internacional para identificar a empresas con alto grado de inseguridad en la intervención dentro de la cadena logística? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Si. Se estudia de hecho la implementación del sistema TIM entre Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia.	Un sistema internacional permitiría determinar o advertir el grado de inseguridad que pueda generar una empresa, existen diferentes sistemas entre ellos las certificaciones, un capítulo BASC o el sistema TIM.
<b>PREGUNTA Nº 14</b> ¿Considera que la transformación de la matriz productiva mejorará la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No. Depende de otros factores ya mencionados.	De manera directa no incidirá, pero otros factores podrían aportar al mejoramiento de la misma, tales como el fortalecimiento de ciertos sectores débiles.
<b>PREGUNTA Nº 15</b> ¿Qué sector es el más débil y por ende que afecta a la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
El transporte, este sector presenta gran debilidad, por su informalidad y falta de una actitud de apoyo al paso directo por que tienen un bloqueo mental. Por otro lado los paros de transportistas perjudican en gran medida.	Entre los sectores priorizados de la transformación de la matriz productiva está el sector transportista, y se señala que este sector es el más débil no únicamente por las carencias que presenta sino también por la falta de apoyo de parte de este sector, sin embargo puede darse esto por la falta de personal capacitado en este sector, pues muchos son choferes que realizan su trabajo de manera empírica.
<b>PREGUNTA Nº 16</b> ¿Son indispensables las certificaciones en la frontera Carchi-Nariño?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Claro que sí, y esto es una meta real y alcanzable aunque algunos operadores no lo vean así.	Las certificaciones han OCE de frontera han tenido un único limitante principal: ellos mismo porque no les interesa una certificación pero no hacen algún esfuerzo extra para obtenerlas.
<b>Fuente:</b> Entrevista a Director de Aduana (2015) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

### 3.8.4 Entrevista: Unidad Provincial de Antinarcóticos del Carchi

(Anexo 5)

Tabla Nº 48 Entrevista Unidad Prov. Antinarcóticos

<b>Entrevistado:</b> Tcnl. Mauricio González	
<b>Fecha:</b> 09/Abril/2015	
<b>Tiempo:</b> 25 minutos	
<b>PREGUNTA Nº 1</b> ¿Es adecuada la infraestructura tecnológica de antinarcóticos para el control de actividades delictivas? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No. A pesar de eso, se realiza los mayores esfuerzos a pesar de las deficiencias tecnológicas.	Existen limitantes tecnológicos que impiden un riguroso control, si existiera una asistencia técnica-tecnológica para maximizar las operaciones de seguridad.
<b>PREGUNTA Nº 2</b> ¿Qué estrategias preventivas se han establecido contra la ejecución de actos delictivos en la frontera?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Principalmente instalación de cámaras operadas por el 911, aparte de la coordinación con las autoridades del vecino país.	La coordinación y cooperación juega un papel relevante al momento de establecer medidas de seguridad, porque fortalecen esfuerzos y permiten el intercambio de experiencias y conocimientos.
<b>PREGUNTA Nº 3</b> ¿Qué estrategias se han establecido para luchar contra los riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
En este aspecto se debe trabajar en conjunto, por eso se ha establecido alianzas estratégicas con la Aduana de Ecuador y Colombia. Además acuerdos de cooperación BASC con almaceneras y Aduana.	Las alianzas estratégicas han dado buenos resultados en cadenas logísticas eficientes a nivel internacional, en la frontera Carchi-Nariño son necesarias las alianzas estratégicas internacionales para mejorar la seguridad logística. Los parámetros de certificación BASC aumentan estos esfuerzos generando respuestas positivas, previo de un compromiso.
<b>PREGUNTA Nº 4</b> ¿Cómo ayuda el apoyo de alianzas internacionales?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Directamente con la operatividad en la lucha contra el narcotráfico.	Vecinos países por ejemplo que cuentan con alto índice de narcotráfico han tenido que buscar mecanismos más rigurosos para combatir este acto delictivo, por ello se debe buscar alianzas ara retroalimentación de estrategias y evitar que Ecuador deje de ser un país de paso para convertirse en productor de sustancias ilícitas.
<b>PREGUNTA Nº 5</b> ¿Cómo se puede maximizar los recursos de los organismos de control, específicamente de antinarcóticos?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
A través de la implementación de medios técnicos y tecnológicos como GPS, escáner, sistemas de rayos x.	La incorporación de tecnología es una estrategia para maximizar el control en frontera, ya que pese a ser frontera cuenta con grandes deficiencias tecnológicas, esto permitiría la reducción de riesgos relacionados con el robo, el contrabando, el terrorismo y otras actividades ilícitas.
<b>PREGUNTA Nº 6</b> ¿Es importante la transferencia de conocimientos y experiencias sobre seguridad entre quienes intervienen en la cadena logística? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>

<p>Si. Por eso se han establecido alianzas estratégicas</p>	<p>La implementación de sistemas de certificación de seguridad a parte de garantizar las alianzas estratégicas, disminuyen de manera drástica el riesgo de contaminación de la cadena logística.</p>
<p><b>PREGUNTA N° 7</b> ¿Cuáles son los mecanismos generalmente utilizados para realizar actos delictivos en la frontera Carchi-Nariño, en relación a importaciones y exportaciones?</p>	
<p><b>Respuesta</b></p>	<p><b>Interpretación</b></p>
<p>Mediante los contenedores, existe contaminación de cargas en el transporte pesado.</p>	<p>Los contenedores son el refugio para la ejecución de actos delictivos, y en frontera más aún porque no se revisa la carga contenerizada que pasa, por eso es necesario la implementación de tecnología de punta y poder hacer una radiografía de la mercancías que cruza la frontera.</p>
<p><b>PREGUNTA N° 8</b> ¿Qué mecanismo ha implementado para contribuir a la seguridad de la cadena logística?</p>	
<p><b>Respuesta</b></p>	<p><b>Interpretación</b></p>
<p>Máximo control a importaciones y transporte de químicos controlados.</p>	<p>Pese a las limitaciones con que cuenta la frontera se realizan controles a la mercancía que ingresa de manera manual y no tecnológica, de ser así se garantizaría una cadena logística más segura.</p>
<p><b>Fuente:</b> Entrevista a Jefe de Unidad Provincial de Antinarcóticos (2015)  <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro</p>	

### 3.8.5. Entrevista: Presidente de Asociación de Transporte Pesado del Carchi (Anexo 4)

Tabla N° 49 Entrevista Sector Transportista

<b>Entrevistado:</b> Lic. Jaime Bastidas	
<b>Fecha:</b> 09/Abril/2015	
<b>Tiempo:</b> 30 minutos	
<b>PREGUNTA N° 1</b> ¿Qué deficiencias presenta el control aduanero en la frontera Carchi-Nariño?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Se podría decir que son deficiencias: -La falta de homologación en horarios de las aduanas. -Falta de compromiso de la aduana al no establecer el 24/7 o al menos que se cumpla el horario normal de 8:00am a 12:00pm y de 2:00pm a 9:00pm incluidos los días feriados. -Falta de eficiencia de los sistemas informáticos tanto el Ecuapass como el Muisca se colapsan.	Desde el punto de vista del sector transportista, se analiza las deficiencias del control aduanero caracterizado principalmente por las demoras, tanto en el control y por el incumplimiento del horario de la zona de aforo, y la deficiencias de los sistemas informáticos, como es evidente se debería instalar mejor tecnología y generar una coordinación entre los operadores para evitar contratiempos.
<b>PREGUNTA N° 2</b> ¿Existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Si. No se dan soluciones a las distintas deficiencias descubiertas.	Las falencias detectadas no han podido ser resueltas por las autoridades y estas deficiencias afectan al momento de cruzar la frontera porque se produce un tiempo extra no planificado, generando disgustos en los clientes.
<b>PREGUNTA N° 3</b> ¿Existe cooperación entre organismos de control y OCE?SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Esto no podría contestar porque se desconoce ya que las instituciones llevan su propio control.	Se considera que los organismos de control mantienen datos confidenciales cuando algún operador requiere ayuda.
<b>PREGUNTA N° 4</b> ¿Cómo podrían originarse actos delictivos en acciones de carga /descarga?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No se dan eventualidades dentro de estas operaciones, o al menos se desconoce cómo articulan las bandas delictivas.	En las acciones de carga y descarga es posible que quienes actúan delincuentemente lo hagan de manera más hábil razón por la cual no se registren estos hechos, por ello si se maximizan los recursos se podrían generar estas estadísticas.
<b>PREGUNTA N° 5</b> ¿La mercancía transportada por su empresa ha sido interrumpida por algún acto delictivo? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No. Ventajosamente se ha tenido precauciones.	Entre los principales actos delictivos que se dan son los robos en carretera, y algunos de los transportistas lo han sufrido, mencionan que esto se da por la falta de control en las carreteras.
<b>PREGUNTA N° 6</b> ¿Cuáles son los espacios físicos generalmente utilizados en el transporte para el cometimiento de actos delictivos?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
De los que se ha escuchado en los garajes o a veces en la misma vía.	Al darse mayor número de actos delictivos en garajes y vías, se establece que en estas zonas se debería maximizar el control e implementar medidas de seguridad que registren estos hechos y así poder combatirlos.

<b>PREGUNTA Nº 7</b> ¿Puede introducirse alguna mercancía ilegal o sustancia ilícita dentro de la mercancía legal en el transcurso del transporte de mercancías? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Efectivamente, más aun por el incumplimiento de las medidas de seguridad	Este hecho es evidentemente claro porque los delincuentes se valen de las importaciones-exportaciones para infectar la mercancía legal, mediante la implementación de sistemas internacionales de seguridad estas anomalías disminuirían.
<b>PREGUNTA Nº 8</b> ¿Qué debilidades presenta la cadena logística en frontera Carchi-Nariño?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Demora en los trámites por parte de los Agentes Afianzados de Aduana. No se cuenta con buena tecnología, por ejemplo el Ecuapass carece de una plataforma ágil, ancha en horas pico. Además el excesivo, desmesurado "control" en la verificación de datos de la mercancía y el vehículo. Por otro lado el desconocimiento y poca agilidad por parte de los funcionarios en los sistemas Ecuapass y Muisca.	Según la información obtenida es necesario establecer mecanismos que disminuya en tiempo en las operaciones de comercio, el mejoramiento de los sistemas informáticos podría aportar sin embargo también depende del personal que debe estar capacitado para brindar el tratamiento adecuado.
<b>PREGUNTA Nº 9</b> ¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Si. Esto nos ayuda pero todo debe ser en conjunto.	El interés por cursos de capacitación y entrenamiento existe por parte de los operadores de comercio exterior, entonces si u mecanismo brinda estas capacitaciones se fomentara el compromiso por mejorar la seguridad de la cadena logística
<b>PREGUNTA Nº 10</b> ¿Cuáles son las debilidades que presentan los transportistas del Carchi en el tema de seguridad?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
El desconocimiento del personal y conductores con que se trabaja. Falta de una hoja de vida de buenos y malos conductores. Se carece de un banco de datos de buenas y malas instituciones-empresas de transporte, como de funcionarios y conductores.	Evidentemente el sector transportista carece de estrategias para seleccionar personal, un sistema internacional permitiría reforzar la seguridad en el proceso de reclutamiento de personal, contribuyendo a prevenir que personal deshonesto ingrese a las empresas, es fundamental seleccionar correctamente a colaboradores y clientes, el proceso de selección de clientes, más que molestar a los clientes permite construir y documentar acuerdos en medidas de seguridad que protegen los activos de los clientes, contra pérdidas y contaminaciones.
<b>PREGUNTA Nº 11</b> ¿Establece el sector transportista estrategias preventivas a la ejecución de actos delictivos? SI ( ) NO ( )	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
No. Pero si fuera bueno aprender cómo y hacerlas.	El sector transportista considera necesario establecer medidas preventivas, sin embargo el desconocimiento y la falta de una guía les limita a plantear dichas estrategias.
<b>PREGUNTA Nº 12</b> ¿Cómo podría aportar el sector transportista al mejoramiento de la seguridad de la cadena logística?	
<b>Respuesta</b>	<b>Interpretación</b>
Exigiendo a la policía judicial y MOP la creación de un banco de datos antes descrito, (Pregunta 10) el mismo que con	Se considera oportuno la creación de un sistema donde exista información de las empresas certificadas, que

<p>ingresar en número de cédula a dicho sistema se nos facilite la información para saber con qué calidad de institución, funcionarios o conductores estamos tratando.</p>	<p>generen seguridad y esta sea accesible para los operadores y les pueda generar confianza para negociar.</p>
<p><b>PREGUNTA Nº 13</b> ¿Qué mecanismo ha implementado el sector transportista para contribuir a la seguridad de la cadena logística?</p>	
<p><b>Respuesta</b></p>	<p><b>Interpretación</b></p>
<p>En principio ninguno, pero independientemente se hace esfuerzos de intuición en el manejo de personal “calificado”. En la mercancía se maneja precintos, rastreo satelital, se utiliza candados y monitoreo de vehículos.</p>	<p>Generalmente se han establecido las medidas básicas como precintos, candados, GPS, sin embargo se considera que estas estrategias no son suficientes para mejorar la seguridad de la cadena logística.</p>
<p><b>Fuente:</b> Entrevista a Presidente del sector transportista (2015)  <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro</p>	

## CAPÍTULO IV

### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1. CONCLUSIONES

##### **Matriz productiva**

- De acuerdo al estudio de la Transformación de la Matriz Productiva, se concluye que para que este cambio se dé, aún deben realizarse estudios rigurosos en cada grupo de la agenda zonal; esto principalmente para analizar las potencias de cada zona y fortalecerlas en relación a sus debilidades e implicarlas a los sectores priorizados.
- Según información de la dirección distrital de Aduana, a través del Ing. Francisco Hernández, se concluye que la Transformación de la matriz productiva no incidirá de manera directa en la mejora de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño, sin embargo esta transformación si puede darse y más aún con medidas establecidas por el gobierno, como las salvaguardias, para proteger la industria nacional y potencializar a los productos nacionales llevándolos a la exportación, no obstante para ciertos sectores, como los importadores; estas salvaguardias no son la mejor respuesta para fomentar las relaciones internacionales.
- Los datos arrojados por la presente investigación, mediante los operadores de comercio exterior, concluyen que la transformación de la matriz productiva no incidirá en el mejoramiento de la seguridad en nuestra frontera, sin embargo mantienen la esperanza de que el proyecto del cambio sea una realidad y no simplemente un tema político, esperan además que se tomen en cuenta las deficiencias existentes en la frontera y se las incluyan en este cambio. Pero con un estudio netamente de la



frontera Carchi-Nariño, que es un sector estratégico para la seguridad nacional y del comercio exterior.

### **Seguridad de la Cadena Logística**

- Mediante la información obtenida por parte de los Operadores de Comercio Exterior, se concluye que la seguridad de la cadena logística en la frontera presenta grandes debilidades, principalmente relacionadas a demoras en los procesos, vulnerabilidad de contaminación de mercaderías legales, escasez de capacitaciones para cada sector interviniente en la cadena logística, (a pesar de que haya el interés por las mismas), desconocimiento de estrategias de seguridad para contratación de personal, y la falta de certificaciones que garanticen seguridad para los clientes y aumenten la credibilidad ante las autoridades.
- De acuerdo a la Unidad provincial de Antinarcóticos, se concluye que el control en frontera se debilita al presentar una inadecuada infraestructura física-tecnológica, considerando necesario alianzas y acuerdos de cooperación BASC para luchar contra riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística.
- Se concluye a través de la Dirección distrital de aduana, que constantemente se retroalimenta el sistema de gestión de riesgo para calificar eficientemente el perfil de riesgo de cada operador, sin embargo existe una contra parte, ya que los operadores de comercio opinan que este sistema si tiene falencias y que a pesar del perfil existen demoras al determinar el tipo de control y esto no debería pasar.

## **4.2. RECOMENDACIONES**

### **Matriz Productiva**

- El Estado mediante el organismo competente, debería implementar programas de investigación de campo en las provincias de cada zona, porque a pesar de que se esté en una misma región y/o zona, las realidades son diferentes en cada provincia. Al realizar estos estudios de campo se podría planificar las estrategias con enfoque no sólo para luchar contra las debilidades que impiden el cumplimiento de las metas establecidas en la transformación de la matriz productiva, sino también mejoraría el desarrollo de cada zona de acuerdo a sus sectores potenciales.
- La seguridad de la cadena logística no debería ser aislada de la transformación de la matriz productiva, por el contrario es necesario priorizarla porque es el eje fundamental del comercio exterior, más aún si se quiere fomentar las exportaciones, recordemos que los actos delictivos pueden originarse mayormente en el país de salida de las mercancías.
- Por parte de los Operadores de Comercio Exterior, específicamente de Tulcán, se debería realizar un acopio de necesidades y debilidades que presenta la seguridad de la cadena logística, haciendo notar la magnitud que encierra esta problemática en nuestra frontera y enviarlas a vice presidencia de la República para que sean analizadas y tomadas en cuenta en el proceso de transformación de la Matriz Productiva.

### **Seguridad de la Cadena Logística**

- Es necesario implementar el Capítulo BAS-Carchi; mecanismo que abarca estrategias para la lucha contra las debilidades de la seguridad en la frontera, es decir que otorga beneficios a los operadores afiliados, incrementando su credibilidad y a la vez la seguridad en el proceso de la cadena logística. En el próximo capítulo se detallará esta propuesta.

- Se debería analizar las cadenas logísticas con mayor seguridad a nivel internacional, con estrategias en las fronteras, para establecer mecanismos semejantes en nuestra frontera como por ejemplo sistemas de rayos X, para vehículos y mercaderías, u otros mecanismos que ayuden no sólo a corregir los problemas actuales sino que ayuden a prevenir los actos delictivos.
- Es vital que se trabaje en conjunto para mejorar las falencias dadas en la determinación del perfil de riesgo, tanto la Aduana trabajar con sus homólogos para evitar los dobles controles de los que se quejan los operadores, y por parte de los operadores de comercio exterior buscar mecanismos que mejoren su perfil de riesgo, como las certificaciones o alianzas estratégicas.

## **CAPÍTULO V**

### **5. PROPUESTA**

#### **5.1. TÍTULO**

- Diseño de implementación del Capítulo BASC-Carchi.

#### **5.2. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA**

El capítulo BASC, es una entidad mediadora para ayudar a los operadores de comercio exterior a obtener certificaciones de seguridad, en la provincia del Carchi, el porcentaje de los operadores de Comercio Exterior que cuentan con certificaciones de calidad y seguridad es demasiado bajo; tan sólo Transcomerinter Cía. Ltda. Cuenta con la certificación BASC, misma que le ha permitido ganar mayor credibilidad ante los organismos de control y ante los clientes, a tal punto de llegar a manejar cerca del 70% del total de las operaciones de comercio exterior en la provincia.

Muchos operadores de comercio exterior, mencionan no tener certificaciones debido a la falta de conocimiento del proceso para obtener una certificación, por otro lado la falta de talento humano capacitado ha impedido tomar esta medida. Sin embargo consideran que las certificaciones son indispensables para mejorar no sólo la calidad del servicio, sino también para garantizar la seguridad de los procesos, garantizar la integridad del personal y la seguridad de las mercaderías, por lo que creen necesario la existencia de un sistema local que les brinde asesoría y lineamientos para obtener una certificación e incrementar los parámetros de seguridad.

La ausencia de certificaciones ha sido considerada por algunos operadores, como uno de los factores causantes de la baja competitividad y

consecuentemente la baja de las operaciones de comercio en el Carchi, principalmente porque existe preferencia por operadores de comercio exterior de los países vecinos, además de aumentar el nivel de inseguridad de la cadena logística en todos sus eslabones. Por otro lado la afección de la contaminación de las mercaderías es un tema que se relaciona directamente con las certificaciones por aspectos que más adelante se explicarán.

### **5.3. JUSTIFICACIÓN**

En el Ecuador existen tan sólo cuatro capítulos BASC, ubicados en Pichincha, Guayaquil, Azuay y Umiña (Manta). Sin embargo estos capítulos han podido llegar sólo a las empresas u operadores cercanos geográficamente, razón por la cual es fundamental implementar el Capítulo BASC Carchi, más aún al considerar que la situación en frontera es muy diferente a la situación interna del país, acordando que los operadores de comercio exterior de la frontera requieren un estudio más riguroso y específico, con atención a las necesidades y enfoque a su solución.

La frontera Carchi-Nariño es vulnerable a los actos delictivos dados en la cadena logística, por ello es fundamental que los Operadores de Comercio Exterior obtengan capacitaciones, lineamientos y beneficios que otorga el BASC, para incrementar la credibilidad, competitividad y sobre todo la seguridad, así se realiza un trabajo mancomunado para fortalecer todos los eslabones de la cadena logística y lograr superar esos paradigmas que solo impiden el desarrollo del comercio internacional.

El Capítulo BASC, como ente mediador para la obtención de certificaciones de seguridad, proporciona grandes beneficios para los afiliados. Entre los destacados, es la transferencia de conocimientos técnicos, profesionales y humanos con la finalidad de obtener reconocimientos internacionales y lograr que los Operadores de Comercio Exterior del Carchi sean reconocidos por su sistema de seguridad y por el alto nivel competitivo, aspectos que gradualmente se irán

consiguiendo mediante un proceso de certificación íntegro, riguroso e internacionalmente controlado.

La implementación del Capítulo BASC Carchi, permitirá mejorar el nivel de competitividad, credibilidad de los operadores de comercio exterior en la provincia del Carchi, quienes al obtener la certificación BASC, además de fortalecer el comercio exterior de Ecuador, aportarán además al desarrollo enfocado al buen vivir y facilitación del comercio exterior.

## **5.4. OBJETIVOS**

### **5.4.1 Objetivo General**

- Diseñar la implementación del Proyecto: Capítulo BASC Carchi, para fomentar la seguridad de la cadena logística en la frontera Tulcán – Ipiales.

### **5.4.2 Objetivos Específicos**

- Diagnosticar las principales necesidades de los Operadores de Comercio Exterior en la frontera Carchi-Nariño.
- Realizar un estudio técnico operativo enfocado al procedimiento de implementación del Capítulo BASC Carchi.
- Determinar los principales beneficios de las certificaciones para empresas, aduanas y países.

## 5.5. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO-TÉCNICA

### 5.5.1 Estructura Organizacional

Gráfico N° 36 Estructura Organizacional WBO



**Fuente:** World BASC Organization (2015)

**Elaboración:** WBO

### 5.5.2 Países miembros

Integran el World BASC Organization, los BASC Nacionales y Capítulos Regionales que estén avalados por WBO y tengan cumplimiento con las políticas que han sido implantadas. Actualmente hacen parte los siguientes países:

Tabla N° 50 Países miembros BASC

País	Capítulos
Estados Unidos	USA
Colombia	Antioquia, Barranquilla, Bogotá, Café, Centro Occidente, Oriente, Sur Occidente, Caldas-Cartagena-Santa Martha.
Costa Rica	Costa Rica
Ecuador	Pichincha, Guayaquil, Azuay, Umiña
El Salvador	El Salvador
Guatemala	Guatemala
México	Ciudad de México, Occidente.
Panamá	Panamá
Paraguay	Paraguay
Perú	Perú
Rep. Dominicana	República Dominicana
Venezuela	Venezuela
<b>Fuente:</b> BASC países miembros	
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

## **5.6. MODELO OPERATIVO DE LA PROPUESTA**

### **5.6.1 Estudio de Mercado- Capítulo BASC Carchi**

El mercado del presente proyecto se ha determinado como un micro mercado de servicios.

#### **5.6.1.1 Análisis PEST**

##### **5.6.1.1.1 Político y legal**

En la interrelación de la seguridad de la cadena logística y su valor agregado, que son las certificaciones, existen parámetros vitalicios para determinar su incidencia:

- De acuerdo al levantamiento de información, uno de los eslabones más débiles es el transporte. En el cambio de la matriz productiva se prioriza sectores, donde menciona que es importante y cabe la posibilidad de otorgarles un valor agregado, entre estos sectores se encuentra el transporte.
- Generar sistemas basados en el conocimiento, la innovación, emprendimiento y valor agregado para potenciar los servicios, es un punto fundamental para el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

##### **5.6.1.1.2 Económico**

- En la provincia del Carchi no existe una organización calificada que brinde asesoramiento para otorgar un adicional a los procesos de comercio exterior, como son las certificaciones, esto hace que sea rentable la implementación de un sistema internacional de certificación.
- El entorno económico del proyecto es amplio y está en la posibilidad de abarcar a toda la demanda insatisfecha que aún no ha podido obtener certificaciones por falta de asesoramiento.



- El aspecto económico no se convierte en un obstáculo para el proyecto, porque se basa en la financiación y en cuanto a los Operadores de Comercio Exterior, les resultará rentable implementar un valor agregado a sus procesos a cambio de grandes beneficios descritos posteriormente.
- La economía de la provincia del Carchi se verá beneficiada porque los Operadores de Comercio Exterior aumentarán su nivel competitivo, haciendo que, entre las principales cosas, las plazas de empleo aumenten o se mantengan.

#### **5.6.1.1.3 Social y Cultural**

- La población ecuatoriana no se preocupa en gran medida por emprender algo nuevo, con valor agregado, sin embargo se inclinan por recibir ayuda, es decir asesoramiento. Por ello los proyectos de servicios con asesoría resultan eficientes porque se encargan de la mayor parte de actividades.
- La escasez de trabajo ha hecho que muchos tulcaneños emigren hacia otras ciudades, por falta de proyectos que integren a la ciudadanía.
- Las certificaciones son bien vistas ante la sociedad porque aumentan la credibilidad de quien las obtiene, generando confianza al momento de negociar.
- Se ha catalogado a Tulcán como una ciudad donde no existen grandes proyectos, como una ciudad de paso, para ello todos los sectores podrían implementar estrategias diferentes y de calidad, como en el sector de comercio exterior: un sistema internacional de certificaciones, que solo hay en las grandes ciudades.

#### **5.6.1.1.4 Tecnológico**

- Los recursos tecnológicos han sido un limitante para un eficiente control en la frontera norte, según el levantamiento de información, haciendo que se incremente el nivel de inseguridad y de ello se valgan las bandas

delictivas, afectando a los operadores que si actúan con ética, pero igual los ponen en duda.

- Las certificaciones internacionales actúan como compensador en una parte, ante la baja de tecnología en la frontera, sin embargo al implementarse el capítulo se podrían realizar proyectos mancomunados de estudio específico de la frontera Carchi-Nariño con enfoque tecnológico.

### 5.6.1.2. Análisis del Micro entorno: Análisis PORTER

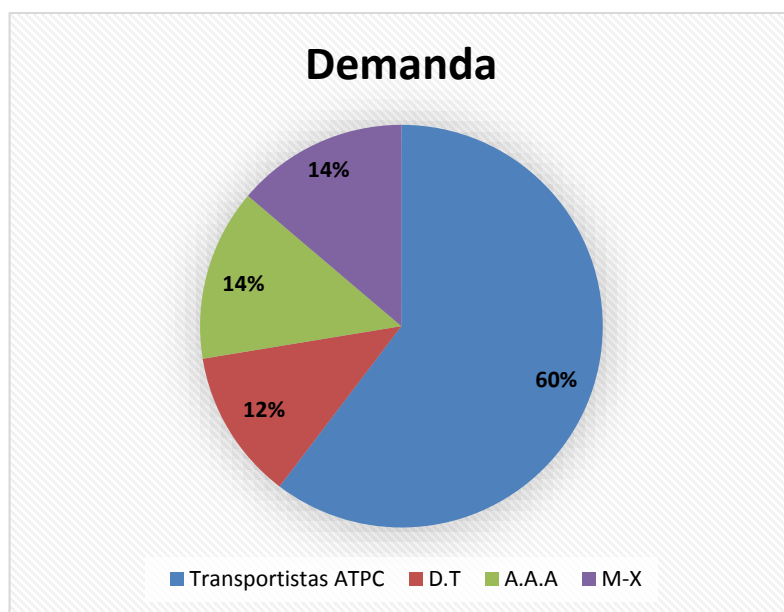
Tabla N° 51 Análisis Fuerzas de PORTER

Implementación Capítulo BASC Carchi		
Fuerzas	Incidencia	Puntaje (1. Bajo- 5. Alto)
Amenaza de entrada de nuevos competidores	Al existir un Capítulo en Carchi no podría existir otro que otorgue certificaciones BASC, si las normas ISO. Sin embargo para servicios es más eficiente la Norma BASC	1
Poder de negociación de proveedores	La baja de proveedores de servicios de asesoramiento para obtención de certificaciones en Carchi ha hecho que Capítulo BASC Carchi tome mayor fuerza.	1
Amenaza de servicios sustitutos	Las empresas con servicios sustitutos podría ser las aseguradoras, estas sólo cubren económicamente ante siniestros, sin embargo no podría reemplazar a un Capítulo BASC.	2
Poder de negociación de los compradores (usuarios)	La provincia del Carchi se ha caracterizado por el comercio, como una de sus principales actividades económicas. En el Carchi existe cantidad considerable de OCE's, lo que haría que sea efectiva la implementación, además de establecer estrategias para capitación.	5
Rivalidad entre competidores	La WBO establece que no se pueden crear capítulos donde ya existe uno, por eso en Carchi es posible su implementación. Los otros Capítulos a nivel nacional se encuentran distantes de la zona norte.	1
<b>Fuente:</b> EmpredePymes. (2013)		
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

### 5.6.1.3 Análisis de la demanda

De acuerdo al levantamiento de información se concreta que la demanda sujeta a estudio se centra en los Operadores de Comercio Exterior de la ciudad de Tulcán, categorizados de la siguiente manera: Transportistas 60%, Depósitos Temporales 12%, Agentes de Aduana 14% y Empresas Importadoras-Exportadoras 14%.

Gráfico N° 37 Demanda



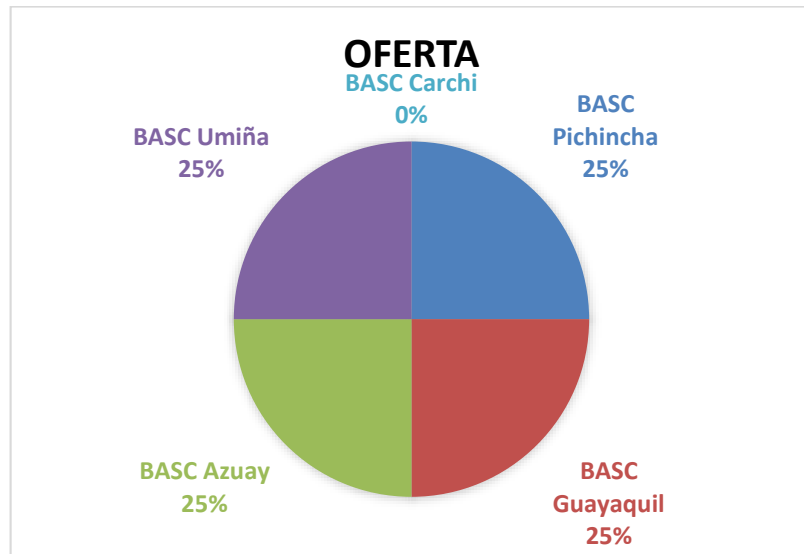
**Fuente:** World BASC Organization (2015)

**Elaboración:** WBO

### 5.6.1.4 Análisis de la Oferta

De acuerdo a la investigación de mercado realizada en el transcurso del proceso investigativo, se ha determinado que no existe oferta de entidades o sistemas de certificaciones de seguridad, el capítulo BASC más cercano, es el Capítulo BASC Pichincha, lo que se convierte en un obstáculo para que los Operadores de Comercio Exterior se inclinen por las certificaciones BASC, porque prefieren mecanismos más cercanos o con mayor facilidad.

Gráfico N° 38 Oferta



Fuente: World BASC Organization (2015)

Elaboración: WBO

Se determina que en la frontera Carchi-Nariño existe demanda insatisfecha, puesto a que la oferta es mayor a la demanda.

#### 5.6.1.5 Marketing MIX - Capítulo BASC Carchi

##### 5.6.1.5.1 El Producto (Servicio)

BASC -Business Alliance for Secure Commerce, es una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales. Está constituida como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación “World BASC Organization” bajo las leyes del estado de Delaware, Estados Unidos de América. (WBO, 2015)

Los Operadores de Comercio Exterior podrán ingresar los documentos de afiliación al capítulo BASC Carchi cuando creyeren oportuno, el tiempo de aceptación de la afiliación varía de tres a seis meses de acuerdo a la agilidad documental de la empresa interesada, y el proceso de certificación es de seis meses a un año.

Los Operadores de Comercio Exterior deberán pagar una cuota inicial para poder afiliarse al Capítulo BASC Carchi, con ello empiezan a ser socios con beneficios directos, posterior a ello se inicia el proceso de certificación con precio asesoramiento.

### 5.6.1.5.2 El Precio

Tabla N° 52 Precio

Costos de afiliación-certificación BASC		
Costo de afiliación	\$ 1500	Depende de tamaño de la empresa, capitalización.
Costo de cupo anual-Certificación BASC	\$ 1500	Expuesto a variaciones de indicadores económicos.
Capacitaciones	\$ 200	Valor de al menos una capacitación anual.
Auditorías-inspecciones	\$ 500	Valor anual
<b>Fuente:</b> Transcomerinter Cía. Ltda. – Agencia de Aduana Asocomex		
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

### 5.6.1.5.3 La Plaza

Tabla N° 53 Plaza

Capítulos a nivel Nacional	Ventajas Competitivas	Desventajas
 <p>BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE</p>		
BASC Pichincha	-Beneficios establecidos y controlados por la WBO	-Distancia, que provoca demorar para afiliación y certificación. -Dificultad para solución de dudas personales.
BASC Guayaquil		
BASC Azuay		
BASC Umiña		
<b>Fuente:</b> WBO (2015)		
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

#### 5.6.1.5.4 La Promoción

El capítulo BASC Carchi se acoge a los parámetros de publicidad establecidos por la WBO, donde se establece entre los principales parámetros que se realiza conferencias para OCE's para dar a conocer sobre el servicio y por qué su necesidad, cuyos costos pueden variar, sin embargo una base se estima de 300 USD.

#### 5.6.2 Estudio Técnico-Operativo

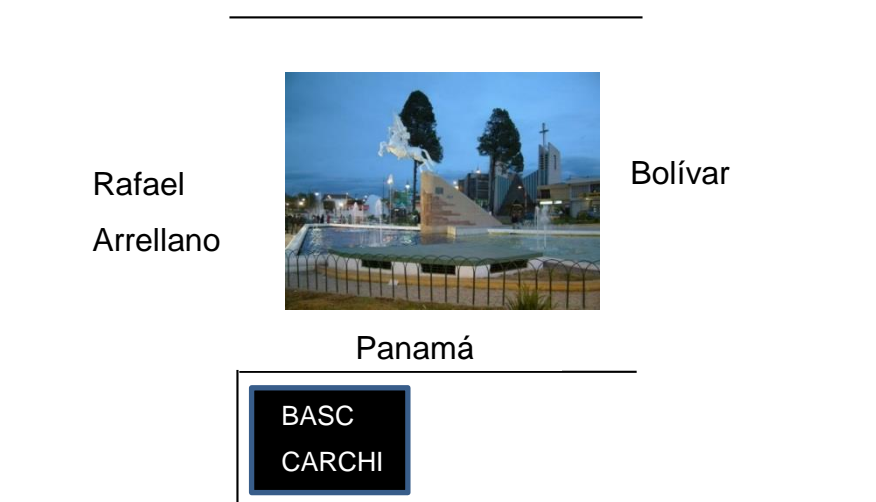
##### 5.6.2.1 Tamaño del proyecto

Se considera una inversión inicial de 25000 USD, la tasa de interés activa según datos del BCE es de 8,7%

##### 5.6.2.2 Localización del proyecto

Tabla N° 54 Ubicación Geográfica BASC Carchi

<b>Organismo de Control</b>	World BASC Organization (WBO)
<b>País</b>	Ecuador
<b>Provincia</b>	Carchi
<b>Cantón</b>	Tulcán
<b>Sector</b>	Norte
<b>Dirección:</b>	Rafael Arellano y Panamá



Rafael Arellano

Bolívar

Panamá

**BASC  
CARCHI**

**Fuente:** Investigación de Mercado  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

### **5.6.2.3 Ingeniería del proyecto**

#### **5.6.2.3.1 Conocimiento de las características del servicio**

##### **Beneficios para las OCE's**

- Prestigio al obtener membresía de World BASC Organization (WBO)
- Certificación de su sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS)
- Inclusión en la base de datos de empresas certificadas de WBO
- Disponibilidad de equipos de auditores competentes para la implementación y auditorías del SGCS.
- Beneficiario de Memorandos de Entendimiento suscritos por WBO con aduanas, entidades de control y organismos internacionales.
- Representatividad y facilitación de contactos ante las autoridades vinculadas al comercio exterior.
- Mayor confianza por parte de las autoridades.
- Disminución de costos y riesgos derivados del control a los procesos.
- Transferencia de conocimientos y experiencia en Seguridad de la Cadena Logística.
- Facilitación de contactos en diferentes países a través de los capítulos BASC.
- Cursos de capacitación y entrenamiento.
- Tarifas preferenciales para la participación en eventos de WBO.
- Información de interés relacionada con actividades de comercio internacional.

##### **Beneficios para Aduana de Ecuador**

- Es otra herramienta de selectividad para desarrollar programas de administración de riesgos de aduanas.
- Crea mayor conciencia de los negocios internacionales, de la seguridad de las empresas y de las políticas y procedimientos operativos.

- Se mejoran los perfiles de riesgo identificando negocios considerados “riesgosos”, mejorando la seguridad sobre estos.
- Maximiza los recursos de la aduana.
- Asegura el flujo eficiente del comercio sin disminuir los controles.
- Trabaja con las empresas para mejorar los procedimientos internos en función de un país específico.

### **Beneficios para Ecuador y vecinos países**

- Evitar de manera más eficiente el fraude aduanero, contrabando, terrorismo, tráfico ilegal de sustancias ilícitas y el desvío de productos químicos precursores de estupefacientes.
- Facilitar el intercambio comercial entre las naciones de una manera ágil y segura.

Tabla N° 55 Certificación BASC

<b>Certificación BASC</b>	
<b>ANTES</b>	<b>DESPUÉS</b>
Falta de parámetros de seguridad, limitados únicamente a los establecidos por la Aduana.	Mayor seguridad en todos los aspectos, principalmente con el transporte de mercancía.
Controles sin valor agregado.	Respaldo en procesos-Implementación de controles logísticos.
Incapacidad para ganar fidelidad de clientes.	Aumento de clientes
Rentabilidad normal	Mayor rentabilidad
Vulnerabilidad frente a actos delictivos	Capacidad de lucha contra narcotráfico, crimen organizado.
Escasas alianzas estratégicas.	Alianzas estratégicas con otras empresas.
<b>Fuente:</b> Transcomerinter Cía. Ltda. – Agencia de Aduana Asocomex (2015) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

#### **5.6.2.3.2 Descripción del proceso de creación del Capítulo BASC Carchi**

**PRIMERO.-** Enviar al BASC Ecuador una solicitud escrita donde se señale el interés de creación. Las empresas fundadoras deberán tener antecedentes comerciales y legales tanto en Ecuador como en el exterior, que acrediten la



honestidad y rectitud tanto de la empresa como de sus socios y directivas, así mismo no tener ningún antecedente criminal y en ningún caso ser considerado por autoridad nacional o extranjera como persona sospechosa o de dudosa reputación legal o criminal. Además deberán ser empresas que participen activamente en la logística o actividades productivas o de comercio exterior, de prestación de servicios, actividades complementarias o conexas al comercio exterior.

Tabla N° 56 Empresas para formación

Empresas Base para la formación.	
1	Transcomerinter
2	Ciategi
3	SYTSA
4	Bodegas Terán
5	MIDECAR
6	BOSEFO
7	TRANSBOLIVARIANA
8	Lic. Wilson Goyes
9	Lcda. Lucía Vizcaíno
10	Lic. Eduardo Higuera
	Aduana Tulcán-Aduana de apoyo

**SEGUNDO.-** Presentar formulario anexo.

**TERCERO.-** Aprobada la solicitud se deberá conformar la Junta Directiva, diseñar los estatutos y políticas, definir proceso de afiliación y certificación, adaptar manual de estándares de seguridad para las empresas y seleccionar el grupo de auditores. Los estándares deberán estar basados en los aprobados por la Organización Mundial BASC y el BASC Nacional. Para este propósito el capítulo podrá solicitar asesoría al BASC Nacional.

**CUARTO.-** A través del BASC Ecuador, presentar a consideración del BASC Mundial la documentación anterior para su incorporación a la Organización Mundial.

**QUINTO.-** Aprobados los requisitos, el capítulo tendrá el reconocimiento para desarrollar sus actividades e iniciar el proceso de selección y certificación de empresas y podrá hacer la presentación y constitución oficial del capítulo.

El capítulo BASC Carchi, deberá comprometerse a seguir los lineamientos de la Organización Mundial BASC y Nacional, y a hacer los aportes financieros establecidos por los mismos, en caso que estén determinados.

El Capítulo BASC Carchi, deberá constituirse como entidad sin ánimo de lucro y conforme a las leyes del Ecuador. Para el buen funcionamiento del capítulo, WBO recomienda:

- Promover el programa BASC a través de entidades privadas y gubernamentales con objetivos afines.
- Crear programas de promoción del programa dirigido a la Alta Gerencia y a la comunidad.
- Constitución legal del capítulo como una organización sin ánimo de lucro.
- Realizar acuerdos con el sector privado, aduanas y gobierno nacional.
- Acuerdos con Aduanas de otros países y organizaciones internacionales.
- Hacer parte de los acuerdos de cooperación previamente firmados por la Organización Mundial BASC.

Se establecerá un mecanismo de certificación para cada capítulo con el propósito de verificar el cumplimiento de los procedimientos determinados para su funcionamiento y organización. (WBO, 2015)

### **Proceso de afiliación para obtener la certificación BASC, mediante Capítulo BASC Carchi**

Según los parámetros establecidos por WBO, se deben seguir ciertos requisitos, sin embargo el capítulo está en la libertad de anexar algún requerimiento previamente aprobado por el Capítulo Nacional.

### **Requisitos**

- Ser persona jurídica o natural que participe activamente en la logística, mantener actividades productivas, de comercio exterior, o conexas a estas, de prestación de servicios.
- Tener antecedentes comerciales y legales en su país de origen como en el exterior, que acrediten la honestidad y rectitud personal y comercial de las personas naturales y jurídicas; así mismo no tener ningún antecedente criminal en su país de origen o en el exterior, o en ningún caso ser considerado por autoridad nacional o extranjera como persona sospechosa o de dudosa reputación legal o criminal.
- Aprobar el proceso de inscripción aprobado por cada capítulo de conformidad con los lineamientos de WBO.

### **Procedimiento:**

- Presentar a la Junta Directiva del Capítulo BASC Carchi, la solicitud de Admisión y los documentos legales exigidos por el mismo. Proporcionar cualquier información o documentación que le sea requerida para los fines de evaluación y calificación de la solicitud de admisión.
- De acuerdo al análisis documental la junta o comisión respectiva decide la continuación o no del proceso de afiliación. En caso que la solicitud sea aprobada se coordinará la realización de una auditoría de seguridad en donde se verifican los estándares mínimos exigidos por el BASC. El equipo auditor elaborará un informe escrito con las recomendaciones pertinentes.
- Con base en los resultados de la auditoría, el Capítulo o la Comisión clasificará a la empresa y decidirá el ingreso o no del solicitante como asociado BASC. Estas podrán clasificarse así:
  - Certificados: Aquellas empresas cuyo Sistema de Gestión en Control y Seguridad es conforme con la Norma y Estándares BASC.
  - Preseleccionados o en proceso: Aquellas empresas que deberán

implementar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC para ser sometido a la auditoría de certificación.

- Aprobado el ingreso de la Empresa al capítulo BASC, esta se compromete a cumplir con las normas y lineamientos establecidos en los Reglamentos y demás documentos de WBO y del capítulo que le acepta.

La certificación tiene una validez de un año, en consecuencia, las empresas serán auditadas anualmente con el objetivo de verificar el mantenimiento y mejoramiento del sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

La asociación no tiene obligación de explicar o dar cuenta de sus decisiones de no-conformidad o desaprobación de las solicitudes de admisión.

NOTA: El tiempo para la obtención de la certificación puede variar, sin embargo se considera como un mínimo de 5 meses, depende de la agilidad de la empresa a certificar.

#### **5.6.2.4. Organización del Capítulo BASC Carchi**

##### **5.6.2.4.1 Misión**

Somos un organismo que genera un valor agregado a los procesos de las empresas afiliadas, permitiendo incrementar el nivel de seguridad y prevención ante los actos delictivos dado en la cadena logística, además de evaluar y garantizar los SGCS BASC.

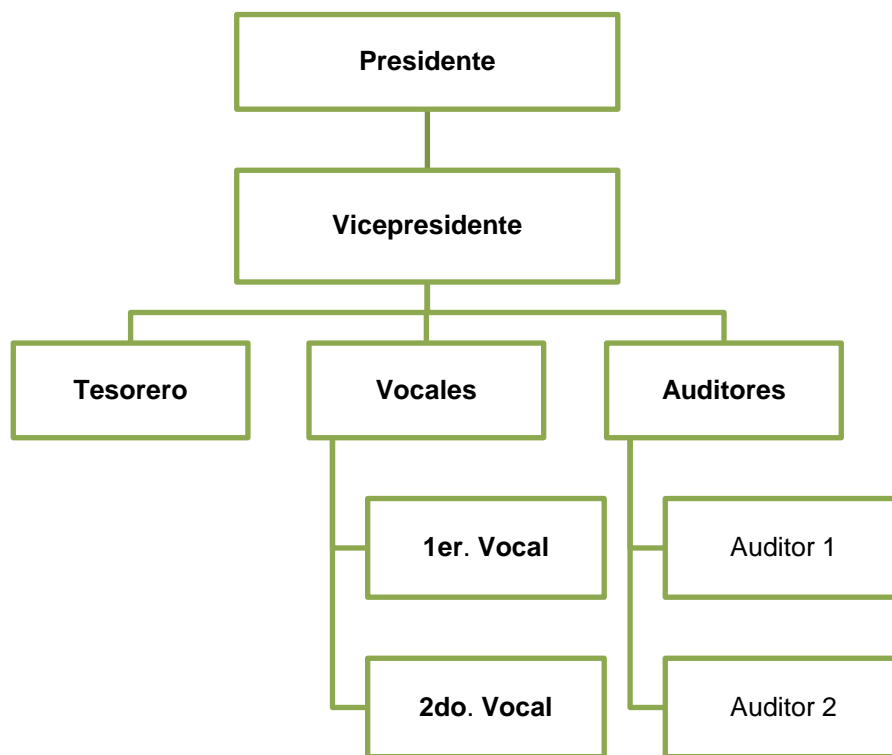
##### **5.6.2.4.2. Visión**

Ser un organismo modelo y confiable para acreditar las certificaciones BASC y aportar al incremento de la competitividad en la frontera Carchi-Nariño.

##### **5.6.2.4.3. Organigrama Estructural**

De acuerdo a los lineamientos establecidos por la WBO, se debe realizar un organigrama con directrices establecidas y controladas por el BASC Nacional y por el WBO.

Gráfico N° 39 Organigrama Estructural



**Fuente:** Análisis de proyecto  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

#### 5.6.2.4.4. Políticas

- Capítulo BASIC Carchi trabajará con responsabilidad, honestidad, rigurosidad, ética profesional y personal, profesionalismo; seleccionando estrictamente a los operadores para garantizar un trabajo calificado.
- Analizar las problemáticas actuales y futuras para establecer estrategias de prevención y eficiencia para los afiliados.
- Cumplir con las exigencias del entorno para incrementar la competitividad de los afiliados y aportar a la mejora de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño
- Seguir lineamientos internacionales, como de la WBO para aportar al desarrollo de la seguridad de los procesos de comercio exterior.

- El compromiso de todos quienes formen parte del Capítulo BASC-Carchi se reflejará en los aportes dados para los procesos de certificación y mejora del SGCS.
- Garantizar beneficios equitativos a los afiliados y alejando intereses particulares. Además la información manejada es netamente confidencial.
- La integridad será fundamental para el desarrollo de los procesos de certificación de los afiliados, manejando oportunamente las fortalezas y debilidades de los SGCS de cada empresa afiliada.

#### **5.6.2.4.5. Principios Corporativos**

- Responsabilidad.- Cumplimiento de obligaciones. Obligación de responder ante acciones o errores.  
Este principio será fundamental para desarrollar las actividades de certificación.
- Honestidad.- compostura, moderación, respeto a la conducta moral y social que se considera apropiada.  
En todos los procesos existe la vulnerabilidad a ser sobornados, por esta razón este principio debe prevalecer dentro de la organización.
- Rigurosidad.- exactitud, precisión.  
Para ser una organización internacional reconocida se requiere rigurosidad en cada proceso.
- Ética.- conjunto de normas morales que regulan cualquier relación o conducta humana, sobre todo en un ámbito específico.  
Este principio se reflejará de manera personal y profesional.
- Profesionalismo.- ejercicio de la profesión con capacidad y eficacia.  
El profesionalismo aumentará la captación de clientes y garantizará la rentabilidad de los mismos.
- Compromiso.- obligación contraída por medio de acuerdo, promesa o contrato. La búsqueda de beneficios a los socios y clientes será más fundamental que la ganancia económica.

- Integridad.- rectitud.

### 5.6.2.5 Documentación Legal del Capítulo BASC Carchi

TIPO: Organización sin ánimo de lucro

Tabla N° 57 Documentación Legal

Documento	Entidad diligente	Tiempo aproximado
Constitución de compañías	Notaría (asesoría Profesional)	4 días
Legalización contrato de arrendamiento	Notaria	1 hora
RUC	SRI	1 hora
Búsqueda fonética	IEPI	1 hora
Regulación	Cámara de Comercio de Tulcán	1 día
Patente municipal	GAD Tulcán	1 hora
Permiso Cuerpo de Bomberos	Bomberos Tulcán	1 día
Permiso de funcionamiento del MSP	Dirección de salud del Carchi	Medio día
Permiso de higiene	GAD Tulcán	Medio día
Registro ambiental	MAE	1 día
	<b>TOTAL</b>	<b>8 días laborables y 4 horas</b>
<b>Fuente:</b> Reglamento vigente de constitución de compañías		
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

## 5.6.3 Estudio económico-financiero

### 5.6.3.1 Inversiones

Tabla N° 58 Inversiones

<b>A. Inversión Fija</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Costo Total</b>
<b>A.1. Muebles y enseres</b>			
Muebles y enseres 1	3	320	960
<b>A.2. Equipos de Computación</b>			
Equipos de Computación	6	1500	9000
<b>A.3. Equipo de Oficina</b>			
Equipo de Oficina	6	200	1200
<b>A.4 Otros</b>		2020	11160
<b>B. Inversión Diferida</b>			
B.1 Gasto de Estudios	1	500	500
B.2. Gastos de Constitución		2184	2184
B.3. Gastos de instalación y prueba		1200	1200
B.4. Otros		200	200
<b>C. Capital de trabajo Pre Operativo</b>			
C.1. Materiales directos e indirectos		100	100
C.2. Mano de obra directa e indirecta		500	500
C.3 Gastos de venta de servicios		800	800
C.4 Mantenimiento		200	200
C.5 Impuestos		150	150
C.6 Implementos de aseo		70	70
C.7 Otros		100	100
<b>TOTAL</b>			<b>17160</b>
<b>Fuente:</b> Investigación de campo			
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro			



### 5.6.3.2 Cronograma de Actividades

Tabla N° 59 Cronograma de actividades

CRONOGRAMA												
Actividad	Ene	Feb	Mar	Abr	May o	Jun	Jul	Ago.	Sept	Oct	Nov	Dic
Planificación												
Financiamiento												
Constitución de la empresa												
Acondicionamiento de instalaciones												
Pruebas												
Funcionamiento												

**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

### 5.6.3.3 Ingresos

Tabla N° 60 Ingresos

Ingresos anuales										
	Año 1	Ingresos	Año 2	Ingresos	Año 3	Ingresos	Año 4	Ingresos	Año 5	Ingresos
Afiliación	15	30000	25	50000	35	70000	40	80000	45	90000
Capacitaciones extras	5	2000	10	4000	15	6000	20	8000	25	10000
Otros		15000		30000		45000		60000		75000
<b>Total</b>		47000		84000		121000		148000		175000

**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Nathaly Chamorro

### 5.6.3.4 Egresos

Tabla N° 61 Egresos

Egresos Anuales					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
<b>Gastos Administrativos</b>					
<b>Gastos arriendo</b>					
Arriendo	1200	3000	3600	4200	4200
<b>Servicios Básicos</b>					
Energía Eléctrica	250	250	250	250	250
Agua Potable	120	120	120	120	120
Teléfono	720	720	720	720	720
Internet	240	240	240	240	240
<b>Total servicios básicos</b>	1330	1330	1330	1330	1330
<b>Gastos Sum. y materiales de oficina</b>					
Útiles de oficina en general	300	300	300	300	300
Papelería	600	600	600	600	600
Útiles de limpieza	240	240	240	240	240
Vajilla y menaje	50	50	50	50	50
<b>Total sum. Y materiales de oficina</b>	1190	1190	1190	1190	1190
<b>Gastos Sueldos</b>					
Director ejecutivo	10800	14400	15600	16200	16800
Auditor 1	9000	9600	10800	11400	12000
Auditor 2	9000	9600	10800	11400	12000
Asesor	8400	9000	9600	10200	10800
Contador	7200	7800	8400	9600	10200
Asistente director ejecutivo	6000	7200	7800	8400	9000
Mantenimiento y limpieza	4260	4860	5460	6060	6660
<b>Total sueldos</b>	54660	62460	68460	73260	77460
<b>Gastos venta de servicio</b>					
Página web	1000	200	200	200	200
<b>Total Gastos venta de servicio</b>	1000	200	200	200	200
<b>TOTAL</b>	59380	68180	74780	80180	84380
<b>Fuente:</b> Investigación de campo					
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro					

### 5.6.3.5. Balance General

Tabla N° 62 Balance General

<b>BALANCE GENERAL DEL PROYECTO:</b>						
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>AÑO 0</b>	<b>AÑO 1</b>	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>
<b>ACTIVOS</b>						
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>4948,33</b>	<b>12721,63</b>	<b>18839,59</b>	<b>26515,57</b>	<b>35912,02</b>	<b>47063,88</b>
Caja	4948,33	12721,63	18839,59	26515,57	35912,02	47063,88
<b>ACTIVO FIJO</b>	<b>11160,00</b>	<b>7153,64</b>	<b>3147,28</b>	<b>-859,09</b>	<b>-4441,12</b>	<b>-8023,15</b>
Muebles de oficina	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00	960,00
(-)Depreciación acumulada muebles de oficina		744,30	1488,60	2232,90	2977,20	3721,50
Equipo de computación	9000,00	9000,00	9000,00	9000,00	9000,00	9000,00
(-)Depreciación acumulada equipo de computo		424,33	848,66	1272,99	1272,99	1272,99
Equipo de oficina	1200,00	1200,00	1200,00	1200,00	1200,00	1200,00
(-)Depreciación acumulada equipo de oficina		54,90	109,80	164,70	219,60	274,50
Maquinaria y equipo	0	0	0	0	0	0
(-)Depreciación acumulada maquinaria y equipo		2782,83	5565,66	8348,49	11131,32	13914,15
<b>ACTIVO DIFERIDO</b>	<b>532,00</b>	<b>474,40</b>	<b>416,80</b>	<b>359,20</b>	<b>301,60</b>	<b>244,00</b>
Gasto constitución	532,00	532,00	532,00	532,00	532,00	532,00
Amortiza acum gtos		57,60	115,20	172,80	230,40	288,00
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>16640,33</b>	<b>20349,67</b>	<b>22403,67</b>	<b>26015,69</b>	<b>31772,51</b>	<b>39284,74</b>
<b>PASIVO</b>						
<b>PASIVO CORRIENTE</b>						
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Préstamo Bancario	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>OBLIGACIONES</b>		<b>2979,46</b>	<b>3994,78</b>	<b>5119,44</b>	<b>6507,51</b>	<b>7885,19</b>
Pago Participación trabajadores (15%)		1326,17	1778,09	2278,68	2896,52	3509,73
Pago impuesto a la renta (22%)		1653,29	2216,69	2840,75	3610,99	4375,46
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>0,00</b>	<b>2979,46</b>	<b>3994,78</b>	<b>5119,44</b>	<b>6507,51</b>	<b>7885,19</b>
<b>PATRIMONIO</b>						
Capital social	9587,68	9587,68	9587,68	9587,68	9587,68	9587,68
Utilidades		5861,67	7859,17	10071,77	12802,60	15512,99
Utilidades RETENIDAS			5861,67	13720,84	23792,61	36595,21
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>9587,68</b>	<b>15449,35</b>	<b>23308,52</b>	<b>33380,29</b>	<b>46182,89</b>	<b>61695,88</b>
<b>PASIVO + PATRIMONIO</b>	<b>9587,68</b>	<b>18428,81</b>	<b>27303,31</b>	<b>38499,73</b>	<b>52690,40</b>	<b>69581,07</b>
<b>Fuente:</b> Investigación de campo						
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro						

### 5.6.3.6 Estado de Resultados

Tabla N° 63 Estado de Resultados

Estado de Resultados					
Detalle	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018
<b>Ventas</b>	<b>47000</b>	<b>84000</b>	<b>121000</b>	<b>148000</b>	<b>175000</b>
Afiliación	30000	50000	70000	80000	90000
Capacitaciones	2000	4000	6000	8000	10000
Otros	15000	30000	45000	60000	75000
<b>- Costo de Ventas</b>	<b>7050</b>	<b>12600</b>	<b>18150</b>	<b>22200</b>	<b>26250</b>
<b>Utilidad Bruta en Ventas</b>	<b>39950</b>	<b>71400</b>	<b>102850</b>	<b>125800</b>	<b>148750</b>
<b>- Gastos Operacionales</b>	<b>59380</b>	<b>68180</b>	<b>74780</b>	<b>80180</b>	<b>84380</b>
Gastos Administrativos	59380	68180	74780	80180	84380
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>-19430</b>	<b>3220</b>	<b>28070</b>	<b>45620</b>	<b>64370</b>
<b>- Gastos Financieros</b>					
Interés Bancario					
<b>Utilidad Antes de Participación Trabajadores</b>	<b>-19430</b>	<b>3220</b>	<b>28070</b>	<b>45620</b>	<b>64370</b>
- 15% Particip. Trabajadores	0	483	4210,5	6843	9655,5
<b>Utilidad Antes de Impuestos</b>	<b>-19430</b>	<b>2737</b>	<b>23859,5</b>	<b>38777</b>	<b>54714,5</b>
22% IR	0	602,14	5249,09	8530,94	12037,19
<b>Utilidad Neta</b>	<b>-19430</b>	<b>2134,86</b>	<b>18610,41</b>	<b>30246,06</b>	<b>42677,31</b>
<b>Fuente:</b> Investigación de campo					
<b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro					

### 5.6.4 Evaluación del Proyecto

#### 5.6.4.1 Valor Actual Neto (VAN)

Es la suma algebraica de la inversión total con signo negativo, más los flujos de caja de cada año pero actualizados a una tasa referencial llamada TMAR o tasa de actualización.

$VAN > 0$  = Proyecto viable

$VAN < 0$  = Proyecto no viable

VAN=0=Proyecto indiferente (Compensa la inversión)

Flujo de caja			
AÑO	FLUJO DE CAJA	TASA	FLUJO DESCONTADO
0	-22640,33	1,00	-22640,33
1	-14481,67	0,91	-13134,11
2	-11261,67	0,82	-9263,32
3	9757,08	0,75	7278,90
4	44923,09	0,68	30394,69
5	95262,13	0,61	58456,17
<b>TOTAL</b>	<b>101558,63</b>		
		<b>VAN</b>	<b>51091,99</b>
		<b>TIR</b>	<b>22%</b>
		<b>C/B</b>	<b>1,15</b>

#### 5.6.4.2 Tasa Interna de Retorno (TIR)

Es la tasa que convierte al VAN en cero, esto significa que la totalidad de los flujos positivos actualizados son exactamente igual a la totalidad de los flujos negativos actualizados. Lo que significa que es la tasa más alta que los inversionistas pueden pagar sin perder su dinero.

TIR > Tasa de actualización = aceptación de proyecto

TIR < Tasa de actualización = rechazo de proyecto

TIR = Tasa de actualización = aceptación o rechazo.

La TIR del presente proyecto es de 22% mayor a la tasa de descuento establecida del 10.26%, por lo que confirma la viabilidad del proyecto.

### **5.6.4.3. Relación Costo Beneficio**

Es la relación entre todos los ingresos de efectivo actualizado del proyecto divididos para los egresos de efectivo actualizados incluyendo la inversión.

La relación costo/beneficio es de 1,15 lo que quiere decir que por cada dólar invertido, la ganancia es de 0,42 USD.

#### **Tiempo de recuperación:**

3 años con 23 días

## **5.7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **5.7.1 Conclusiones**

- Los Operadores de Comercio Exterior de la frontera norte del país se enfrentan a una situación con muchas falencias que les impide desarrollar algunos factores importantes para el desarrollo eficiente del comercio exterior; como ser más competitivos o generar fuentes de trabajo con personal calificado, por esta razón se concluye que la implementación del Capítulo BASC Carchi, mejorará esta situación con enfoque al fortalecimiento de la seguridad de la cadena logística de la frontera Carchi-Nariño, incremento de competitividad, credibilidad y preferencia. Logrando que los beneficios de afiliación abarquen a las empresas, organismos y entes que participen en toda la cadena logística.
- Los costos de implementación y consecuentemente de afiliación no es un obstáculo para su creación, puesto a que el cupo anual es bajo en relación a los beneficios que otorga una certificación BASC, por otro lado al ser el Capítulo BASC Carchi un organismo sin ánimo de lucro, puede recibir aportes económicos de terceros, porque entre los principios del Capítulo está el proporcionar un cambio social, es decir que ayuda enormemente a

la seguridad de la cadena logística, esto hace que se genere mayor seguridad en muchos aspectos de la sociedad.

### **5.7.2 Recomendaciones**

- El compromiso por parte de los Operadores de Comercio Exterior de la frontera norte del país es indispensable para un cambio dado en la seguridad de la cadena logística, además de la responsabilidad por generar un valor agregado en los procesos, que se debe evidenciar al momento de interesarse por un proyecto que aporte a la competitividad de sus procesos y dejar esos paradigmas limitantes que han impedido el desarrollo de un comercio eficiente y eficaz.
- Los aportes económicos para la financiación de un proyecto suelen ser vistos como limitantes para la ejecución de los mismos, sin embargo es recomendable cambiar la óptica de las cosas, y buscar estrategias que involucren a los actores sociales de la frontera a manera de auspiciantes o socios, y de esta manera ayudar a la financiación del proyecto, más aún si la situación del comercio exterior en la frontera se encuentra en una situación de intriga o inestabilidad, por diferentes razones, sin embargo al otorgar un valor agregado la situación puede empezar a tener otra dirección hacia el desarrollo y competitividad.

### **5.8 Validación de Idea a Defender**

- La transformación de la Matriz Productiva contribuye al incremento de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

De acuerdo a la información obtenida de las diferentes fuentes, se ha podido llegar a la siguiente conclusión:

La transformación de la matriz productiva, es vista desde diferentes ópticas, una de ellas es como un tema político, donde se busca protagonismo de un cambio

que no es posible realizarlo sin antes detectar debilidades que impiden un cambio, y si se detectan no darlas por desapercibidas, sin embargo es posible combatir estas debilidades y preparar física e intelectualmente a los sectores y a quienes forman parte de ellos, para un cambio que implica compromiso, decisión y actitud. Entonces previo la solución de lo dicho se podrá relacionar a la seguridad de la matriz productiva, mientras tanto, temporalmente: LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA NO INCIDIRÁ SIGNIFICATIVAMENTE EN EL INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA.

Otra óptica, es un cambio basado en la esperanza, es decir que los operadores del comercio exterior ven a la transformación de la matriz productiva como una esperanza para superar la debilidades que presenta la frontera; infraestructura, talento humano, tecnología, entre otras, pero todas estas se relacionan a la seguridad de la cadena logística en la frontera, entonces al realizar un cambio, se mantiene la esperanza de que la frontera sea tomada en cuenta de manera más seria y comprometida, porque los OCE's encuestados consideran que la frontera no presenta la misma realidad que el interior del país, haciendo que consecuentemente la seguridad de la cadena logística de la frontera Carchi-Nariño tampoco sea analizada y estudiada de manera rigurosa, mencionado esto, LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA NO ES UNA REALIDAD DE INFLUENCIA PARA LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN LA FRONTERA, PORQUE SOLO SE QUEDA EN UNA ESPERANZA PLASMADA EN UN PROYECTO.

Una tercera óptica obtenida de la recolección de información, expone que la transformación de la matriz productiva generará costos que esperan no sean mal invertidos, por que Ecuador no está para experimentar de manera económica, más aún con la baja en el comercio exterior que se avecina. Esto relacionada a la idea a defender, se mantiene en esta óptica un panorama incierto sobre la



incidencia de la matriz productiva en la transformación de la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

## CAPÍTULO VI

### 6. BIBLIOGRAFÍA

Acción Pluss. (2012). Obtenido de <http://www.accionplus.com/>

Andrés Olivera, Paula Viurrarena. (Noviembre de 2011). *INNOTEC Gestión*. Obtenido de <http://ojs.latu.org.uy/index.php/INNOTEC-Gestion/article/view/124/79>

Calvachi, R. (2010). *El contrabando como bien jurídico*. Obtenido de [http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=72&Itemid=27](http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com_content&task=view&id=72&Itemid=27)

CEPAL. (2011). Obtenido de <http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/8/50308/FAL-321-WEB.pdf>

COPCI. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*.

Dávila, P. (2006). *Instituto de Altos Estudios Nacionales*. Obtenido de Repercusiones del Comercio ilegal frente a la economía Nacional: <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/33>

EmprendePymes. (2013). Obtenido de <http://www.emprendepyme.net/>

Espín, J. (2011). *FLACSO*. Obtenido de <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/6471/1/BFLACSO-CS42-04-Espin.pdf>

EUMED.NET. (2014).

Glas, J. (11 de Noviembre de 2014).

Hernández, R. (2010). *Metodología de la Investigación*.

Krugman, P. (2008). *Paúl Krugman y el nuevo comercio internacional*. Obtenido de file:///C:/Users/Nathy/Downloads/Dialnet-PaulKrugmanYEINuevoComercioInternacional-4547087.pdf

Lara, J. S. (2001). *Historia de la iglesia catolica en el Ecuador*. Quito: Abya - Yala.

Pérez, G. (2013). *CEPAL*. Obtenido de <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6365-seguridad-de-la-cadena-logistica-terrestre-en-america-latina>

SAFE, M. N. (2012). *Marco Normativo SAFE de la OMA*. Obtenido de [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/\\_/media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx)

Schumpeter, J. (2004). Obtenido de file:///C:/Users/Nathy/Downloads/Dialnet-SCHUMPETERINNOVACIONYDETERMINISMOTECNOLOGICO-4842897.pdf

SENPLADES. (2012). Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/>

SENPLADES. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

SENPLADES. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

UNODC. (2014). *United Nations Office on Drugs and Crime*. Obtenido de United Nations Office on Drugs and Crime: <https://www.unodc.org/>

WBO. (2015). *World BASC Organization*. Obtenido de <http://www.wbasco.org/>

# **ANEXOS**

## Anexo 1. Documento de certificación BASC



## Anexo 2. Encuesta a Depósitos Temporales



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**Tema:** La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva

- **Objetivo:** Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

### Instrucciones:

-Escuche detenidamente las preguntas y analice su respuesta.

-La información otorgada será utilizada exclusivamente para fines académicos.

-Ante su apertura a la presente entrevista reciba mi profundo agradecimiento.

### Preguntas:

1. ¿Qué deficiencias presenta el control aduanero en la frontera Carchi-Nariño?

---

---

2. ¿Existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo?  
SI ( ) NO ( )

3. ¿Existe cooperación entre organismos de control y OCE?  
SI ( ) NO ( )

4. ¿Cómo podrían originarse actos delictivos en acciones de carga /descarga?

---

---

5. ¿La mercancía almacenada por su empresa ha sido interrumpida por algún acto delictivo?

SI ( )      NO ( )

6. ¿Puede introducirse alguna mercancía ilegal o sustancia ilícita dentro de la mercancía legal en el transcurso del almacenaje de mercancías?

SI ( )      NO ( )

7. ¿Qué debilidades presenta la cadena logística en frontera Carchi-Nariño?

---

---

8. ¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad?

SI ( )      NO ( )

9. ¿Cuáles son las debilidades que presentan las almaceneras de Tulcán en el tema de seguridad?

---

---

10. ¿Establecen las almaceneras estrategias preventivas a la ejecución de actos delictivos?

SI ( )      NO ( )

11. ¿Cómo podrían aportar las almaceneras al mejoramiento de la seguridad de la cadena logística?

---

---

12. ¿Qué mecanismo ha implementado su almacenera para contribuir a la seguridad de la cadena logística?

---

---

**Por su atención muchas gracias**

### Anexo 3. Entrevista a Aduana Tulcán



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**Tema:** La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva

**Objetivo:** Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

**Instrucciones:**

- Escuche detenidamente las preguntas y analice su respuesta.
- La información otorgada será utilizada exclusivamente para fines académicos.
- Ante su apertura a la presente entrevista reciba mi profundo agradecimiento.

**Preguntas:**

1. ¿Cómo incide la transformación de la matriz productiva en la seguridad de la cadena logística?
2. ¿Cómo influirá el impulso y fortalecimiento de industrias y/o sectores estratégicos en el Carchi?
3. ¿Qué sectores priorizados contribuyen a la seguridad de la cadena logística en la Frontera Carchi-Nariño?
4. ¿Cómo incide la incorporación de tecnología y conocimiento en la seguridad de la cadena logística?
5. ¿Cómo incide la ampliación y diversificación de destinos internacionales en la seguridad de la cadena logística?
6. ¿Utiliza la aduana el sistema de gestión de riesgos a efectos del control aduanero?  
SI ( )            NO ( )
7. ¿Cómo incide la gestión de riesgos en el control aduanero?
8. ¿Existe coordinación del control en frontera entre aduanas y otros organismos competentes?



SI ( )      NO ( )

9. ¿Se utiliza mecanismos no intrusivos (por ejemplo máquinas de rayos x, detectores de radiación) para identificar contenedores o cargas de alto riesgo en la frontera Carchi-Nariño?

SI ( )      NO ( )

10. ¿Qué estrategias se han establecido para luchar contra los riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística?

11. ¿Se limitan los controles de evaluación de los riesgos para garantizar el cumplimiento de la seguridad en la cadena logística?

SI ( )      NO ( )

12. ¿Incluye en el plan estratégico de la aduana metas, objetivos y prioridades en materia de seguridad en la cadena logística?

SI ( )      NO ( )

13. ¿Es oportuna la creación de un sistema internacional para identificar a empresas con alto grado de seguridad en la intervención dentro de la cadena logística?

SI ( )      NO ( )

14. Considera que la transformación de la matriz productiva mejorará la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño?

SI ( )      NO ( )

**Por su atención muchas gracias**

## Anexo 4. Entrevista a Presidente Sector Transportista



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**Tema:** La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva

**Objetivo:** Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

### Instrucciones:

- Escuche detenidamente las preguntas y analice su respuesta.
- La información otorgada será utilizada exclusivamente para fines académicos.
- Ante su apertura a la presente entrevista reciba mi profundo agradecimiento.

### Preguntas:

1. ¿Qué deficiencias presenta el control aduanero en la frontera Carchi-Nariño?
2. ¿Existen deficiencias en las técnicas de evaluación de riesgo?  
SI ( ) NO ( )
3. ¿Existe cooperación entre organismos de control y OCE?  
SI ( ) NO ( )
4. ¿Cómo podrían originarse actos delictivos en acciones de carga /descarga?
5. ¿La mercancía transportada por su empresa ha sido interrumpida por algún acto delictivo?  
SI ( ) NO ( )
6. ¿Cuáles son los espacios físicos generalmente utilizados en el transporte para el cometimiento de actos delictivos?

7. ¿Puede introducirse alguna mercancía ilegal o sustancia ilícita dentro de la mercancía legal en el transcurso del transporte de mercancías?
8. SI ( )            NO ( )
9. ¿Qué debilidades presenta la cadena logística en frontera Carchi-Nariño?
10. ¿Se interesa por recibir cursos de capacitación y entrenamiento sobre seguridad?
11. SI ( )            NO ( )
12. ¿Cuáles son las debilidades que presentan los transportistas del Carchi en el tema de seguridad?
13. ¿Establece el sector transportista estrategias preventivas a la ejecución de actos delictivos?
14. SI ( )            NO ( )
15. ¿Cómo podría aportar el sector transportista al mejoramiento de la seguridad de la cadena logística?
16. ¿Qué mecanismo ha implementado el sector transportista para contribuir a la seguridad de la cadena logística?

**Por su atención muchas gracias**

## Anexo 5. Entrevista a Unidad Provincial de Antinarcóticos.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**Entrevista dirigida a:** Jefatura Provincial de Antinarcóticos

**Tema:** La situación de la seguridad de la cadena logística en el comercio Ecuador-Colombia y la transformación de la Matriz Productiva

**Objetivo:** Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

### Instrucciones:

- Escuche detenidamente las preguntas y analice su respuesta.
- La información otorgada será utilizada exclusivamente para fines académicos.
- Ante su apertura a la presente entrevista reciba mi profundo agradecimiento.

### Preguntas:

1. ¿Es adecuada la infraestructura tecnológica de antinarcóticos para el control de actividades delictivas?  
SI ( ) NO ( )
2. ¿Qué estrategias preventivas se han establecido contra la ejecución de actos delictivos en la frontera?
3. ¿Qué estrategias se han establecido para luchar contra los riesgos futuros que puedan presentarse en la cadena logística?
4. ¿Cómo ayuda el apoyo de alianzas internacionales?
5. ¿Cómo se puede maximizar los recursos de los organismos de control, específicamente de antinarcóticos?
6. ¿Es importante la transferencia de conocimientos y experiencias sobre seguridad entre quienes intervienen en la cadena logística?  
SI ( ) NO ( )

7. ¿Cuáles son los mecanismos generalmente utilizados para realizar actos delictivos en la frontera Carchi-Nariño, en relación a importaciones y exportaciones?
8. ¿Qué mecanismo ha implementado para contribuir a la seguridad de la cadena logística?

**Por su atención muchas gracias**

## Anexo 6. Encuesta a Empresas con certificación BASC



Universidad Politécnica Estatal Del Carchi

**Tema:** Capítulo BASC - Certificación BASC

**Objetivo:** Determinar cómo contribuye la transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño.

**Instrucciones:**

- La información que otorgará será utilizada únicamente para fines académicos, por lo que le agradezco por su apoyo.
- Lea detenidamente cada pregunta y procure contestar lo más acertadamente posible.
- En caso de poder añadir alguna información acorde al tema y que creyere que aportará al proceso investigativo, será bien recibida.

**Preguntas:**

1. ¿Cuántos años tiene de afiliación a un capítulo BASC?
2. ¿Cuál es el procedimiento que siguió para afiliarse a un capítulo BASC?
3. ¿Cuál es el procedimiento que siguió para obtener la certificación BASC?
4. ¿Qué valor económico implica afiliarse a un capítulo BASC? (Si es posible detalle los costos, caso contrario de manera general)
5. ¿Qué valor económico implica obtener una certificación BASC? (Si es posible detalle los costos, caso contrario de manera general)
6. ¿Cuáles son los principales cambios que ha obtenido desde su afiliación?
7. ¿Cuál era el volumen de ventas antes de la certificación y luego de la certificación?
8. ¿En qué volumen ha ido aumentando anualmente su rentabilidad desde que obtuvo la certificación BASC?
9. ¿En qué porcentaje aumentó su nivel competitivo y de credibilidad ante los organismos de control al obtener una certificación?

10. ¿En qué porcentaje han disminuido los tiempos en sus procesos, al obtener la certificación?
11. ¿En qué porcentaje aumentó el nivel profesional o capacitaciones en el personal, mediante la afiliación al capítulo BASC?
12. ¿Han disminuido costos derivados de los procesos de control, al obtener la certificación BASC? (En caso de haber disminuido mencione cuáles y en que volumen o porcentaje)

<b>Nombre de la empresa</b>	
<b>Contacto</b>	
<b>Firma</b>	

**Gracias por su colaboración**

## Anexo 7. Constatación de Entrevistas y Encuestas

Constatación de Entrevistas - Encuestas					
N°	Institución/ empresa consultada	Cargo de Responsable	Firma	Fecha	Tipo
1	Transubinciana	Contactos		31-3-2015	Deposito T
2	CRNAL	DIRECTOR		1-4-2015	Int. Pb.
3	ALVARO	EWAPAS		2-04-2015	Deposito T.
4	S. I. S. 2	Auxiliar 1		01-04-2015	Deposito T.
5	transwalmarte,	coordinación		08-04-2015	Deposito Temp
6	Bodega y Bazaros Teres	Asistente Operativo		08-04-2015	Deposito Temp
7	Midocas	Operaciones.		08-04-2015	Deposito Temporal
8	BOSETO SA.	COMPROB		08-04-2015	Deposito Temporal
9	Categ. Cui. Idu	Gerente		09-04-15	Presidente Sector transporte
10	Autismáticos	Tec.		09-04-15	Jefe Caudal.
11	Wilson Caza	Gerente		14-04-15	Agente de Adm.
12	Eduardo Higuera	Gerente		2015-04-17	Agente de Adm.
13	WILSON CALCADO	Gerente		17-04-2015	Agente de Adm.
14	Valeria y Estela	RR.HH.		17-04-2015	Agente de Adm.
15	Luzia Vireano	Auxiliar		17-04-2015	Agente de Adm.
16	LUIS ENRIQUEZ.	AGENTE.		17-04-2015	AGENTE. 200 años
17	Veronica Chantiz	RR.HH.		17-04-2015	Independiente
18					
19					
20					

Responsable:



# LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

**LILIANA NATHALY CHAMORRO MUZO**



Egresada de la Escuela de Comercio Exterior Y Negociación Comercial Internacional, pasantías realizadas en la empresa AXA-Aduanas, vinculación realizada en convenio con el MAGAP con el tema: Socialización de sistemas de precios de producción a nivel nacional.

## LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

(Entregado 01/07/2015) – Revisado 10/07/2015)

Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC) – Ecuador  
natchamorro04015@gmail.com

### Resumen

*El tema de la seguridad en los procesos de logística en el comercio exterior se ha convertido en un tema priorizado para los Operadores de Comercio Exterior, puesto a que de ello depende muchos factores importantes como: rentabilidad, credibilidad, competitividad y estabilidad en el mercado, por ello buscan nuevas estrategias para solventar esta problemática y otorgar a la vez un valor agregado que funcione como contrapeso ante la contaminación de las mercancías.*

*El estudio de la Transformación de la Matriz Productiva en la seguridad de la cadena logística en la frontera Carchi-Nariño se ha convertido en una herramienta de análisis que ha llevado a determinar si esta transformación incidirá o no en el mejoramiento de la seguridad de la cadena logística y por otro lado ha llevado a diagnosticar una realidad más cruda en la frontera, con relación a la realidad interna del país, es decir que la frontera Carchi-Nariño requiere un estudio estratégico con enfoque a las necesidades locales.*

**Palabras Claves:** *contaminación de las mercancías, valor agregado, transformación, estudio estratégico, seguridad.*

# LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

## Abstract

*The issue of security in logistics processes in foreign trade has become a priority issue for the operators of foreign trade, since it depends on many important factors such as profitability, credibility, competitiveness and market stability, therefore they are seeking new strategies to solve this problem and give added value while functioning as a counterweight to the contamination of goods.*

*The study of the transformation matrix Productive security of the logistics chain in Carchi Nariño border has become a tool of analysis that has led to this transformation will affect whether or not the improvement of the chain security logistics and on the other hand has led to diagnose a harsh reality on the border, in relation to the internal situation of the country, because the Carchi Nariño border-study requires a strategic approach to local needs*

**Keywords:** *contamination of goods, value added, transformation, strategic review, security.*

## 1. Introducción

De acuerdo a los Operadores de Comercio Exterior de la ciudad de Tulcán, se ha podido llegar a diagnosticar una gran necesidad de un estudio que abarque las necesidades de cada eslabón interviniente en la cadena logística, necesidades que son compartidas, esto debido a que consideran que la frontera Carchi-Nariño presenta grandes debilidades en relación a otras provincias, más aún en la localidad, donde una de las principales actividades es el comercio y está siendo afectada con las últimas medidas establecidas.

Se ha diagnosticado que el sector transportista es el sector más débil dentro de la cadena logística, debido a que la falta de capacitaciones es alto y mencionan no contar con personal capacitado para el transporte de mercancías, por otro lado está la falta de conocimiento de un proceso seguro para contratar personal, haciendo más vulnerable la presencia de bandas delictivas en las operaciones de comercio exterior. Los otros sectores también mencionan que el transporte es uno de los ejes fundamentales del proceso logístico y es el más débil. En la transformación de la Matriz Productiva “el transporte es uno de los sectores priorizados”. (SENPLADES, 2013) Relacionando las dos variables se concibe la idea de otorgar un valor agregado a la seguridad de la cadena logística, un valor agregado que implique compromiso por parte de los OCE’s a cambio del mejoramiento de la seguridad de la cadena logística, se habla de la Certificación BASC, una estrategia de competitividad ante un comercio evolutivo.

# LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

## 2. Materiales y métodos

Para establecer las necesidades de los OCE's de la localidad se ha diseñado encuestas y entrevistas donde se pueda determinar dónde está la problemática y establecer una estrategia que contrarreste a la misma.

Posterior a ello se logró analizar que necesitan un asesoramiento profesional que les ayude a combatir las debilidades e incrementar la seguridad en sus procesos, por ello se plantea la Implementación del Capítulo BASC Carchi, un organismo bajo control internacional que brinda asesoramiento, capacitaciones, preparación y prevención frente a actos delictivos dados en la cadena logística.

Parra ello es necesario diseñar el proceso de implementación, posterior a ello diseñar el proceso de afiliación y concluyendo con la certificación de las empresas afiliadas, sin embargo la supervisión es constante porque las certificaciones se renuevan cada año. Además la situación cambiante no permite conformarse con las estrategias actuales, por el contrario exige la mejora continua en los procesos.

## 3. Resultados y discusión

### **Beneficios**

#### **Beneficios para las OCE's**

- Prestigio al obtener membresía de World BASC Organization (WBO)
- Certificación de su sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS)
- Inclusión en la base de datos de empresas certificadas de WBO
- Disponibilidad de equipos de auditores competentes para la implementación y auditorias del SGCS.
- Beneficiario de Memorandos de Entendimiento suscritos por WBO con aduanas, entidades de control y organismos internacionales.
- Representatividad y facilitación de contactos ante las autoridades vinculadas al comercio exterior.
- Mayor confianza por parte de las autoridades.
- Disminución de costos y riesgos derivados del control a los procesos.
- Transferencia de conocimientos y experiencia en Seguridad de la Cadena Logística.
- Facilitación de contactos en diferentes países a través de los capítulos BASC.
- Cursos de capacitación y entrenamiento.
- Tarifas preferenciales para la participación en eventos de WBO.
- Información de interés relacionada con actividades de comercio internacional.

#### **Beneficios para Aduana de Ecuador**

- Es otra herramienta de selectividad para desarrollar programas de administración de riesgos de aduanas.

## LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

- Crea mayor conciencia de los negocios internacionales, de la seguridad de las empresas y de las políticas y procedimientos operativos.
- Se mejoran los perfiles de riesgo identificando negocios considerados “riesgosos”, mejorando la seguridad sobre estos.
- Maximiza los recursos de la aduana.
- Asegura el flujo eficiente del comercio sin disminuir los controles.
- Trabaja con las empresas para mejorar los procedimientos internos en función de un país específico.

### Beneficios para Ecuador y vecinos países

- Evitar de manera más eficiente el fraude aduanero, contrabando, terrorismo, tráfico ilícito de estupefacientes y el desvío de productos químicos precursores de estupefacientes.
- Facilitar el intercambio comercial entre las naciones de una manera ágil y segura.

Certificación BASC	
ANTES	DESPUÉS
Falta de parámetros de seguridad, limitados únicamente a los establecidos por la Aduana.	Mayor seguridad en todos los aspectos, principalmente con el transporte de mercancía.
Controles sin valor agregado.	Respaldo en procesos- Implementación de controles logísticos.
Incapacidad para ganar fidelidad de clientes.	Aumento de clientes
Rentabilidad normal	Mayor rentabilidad
Vulnerabilidad frente a actos delictivos	Capacidad de lucha contra narcotráfico, crimen organizado.
Escasas alianzas estratégicas.	Alianzas estratégicas con otras empresas.
<b>Fuente:</b> Transcomerinter Cía. Ltda. – Agencia de Aduana Asocomex (2015) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro	

### Proceso de creación del Capítulo BASC Carchi

La Situación de la Seguridad de la Cadena Logística en el Comercio Ecuador-Colombia y la Transformación de la Matriz Productiva, Nathaly Chamorro (Universidad Politécnica Estatal del Carchi-Ecuador)

## LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

**PRIMERO.-** Enviar al BASC Ecuador una solicitud escrita donde se señale el interés de creación. Las empresas fundadoras deberán tener antecedentes comerciales y legales tanto en Ecuador como en el exterior, que acrediten la honestidad y rectitud tanto de la empresa como de sus socios y directivas, así mismo no tener ningún antecedente criminal y en ningún caso ser considerado por autoridad nacional o extranjera como persona sospechosa o de dudosa reputación legal o criminal. Además deberán ser empresas que participen activamente en la logística o actividades productivas o de comercio exterior, de prestación de servicios, actividades complementarias o conexas al comercio exterior.

- **Empresas Base para la formación.-** Como lo exige la WBO se requieren 10 empresas para su creación, estas son: Transcomerinter, Ciategi, SYTSA, Bodegas Terán, Midecar, Bosefo, Transbolivariana, Lic. Wilson Goyes, Lic. Lucía Vizcaíno, Lic. Eduardo Higuera, Ing. Nathaly Chamorro. Aduana distrito Tulcán, como Aduana de apoyo.

**SEGUNDO.-** Presentar formulario anexo.

**TERCERO.-** Aprobada la solicitud se deberá conformar la Junta Directiva, diseñar los estatutos y políticas, definir proceso de afiliación y certificación, adaptar manual de estándares de seguridad para las empresas y seleccionar el grupo de auditores. Los estándares deberán estar basados en los aprobados por la Organización Mundial BASC y el BASC Nacional. Para este propósito el capítulo podrá solicitar asesoría al BASC Nacional.

**CUARTO.-** A través del BASC Ecuador, presentar a consideración del BASC Mundial la documentación anterior para su incorporación a la Organización Mundial.

**QUINTO.-** Aprobados los requisitos, el capítulo tendrá el reconocimiento para desarrollar sus actividades e iniciar el proceso de selección y certificación de empresas y podrá hacer la presentación y constitución oficial del capítulo.

El capítulo BASC Carchi, deberá comprometerse a seguir los lineamientos de la Organización Mundial BASC y Nacional, y a hacer los aportes financieros establecidos por los mismos, en caso que estén determinados.

El Capítulo BASC Carchi, deberá constituirse como entidad sin ánimo de lucro y conforme a las leyes del Ecuador.

Para el buen funcionamiento del capítulo, WBO recomienda:

- Promover el programa BASC a través de entidades privadas y gubernamentales con objetivos afines.
- Crear programas de promoción del programa dirigido a la Alta Gerencia y a la comunidad.
- Constitución legal del capítulo como una organización sin ánimo de lucro.
- Realizar acuerdos con el sector privado, aduanas y gobierno nacional.
- Acuerdos con Aduanas de otros países y organizaciones internacionales.
- Hacer parte de los acuerdos de cooperación previamente firmados por la Organización Mundial BASC.

## LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

Se establecerá un mecanismo de certificación para cada capítulo con el propósito de verificar el cumplimiento de los procedimientos determinados para su funcionamiento y organización. (WBO, 2015)

<b>Análisis PORTER: Implementación Capítulo BASC Carchi</b>		
<b>Fuerzas</b>	<b>Incidencia</b>	<b>Puntaje (1. Bajo- 5. Alto)</b>
Amenaza de entrada de nuevos competidores	Al existir un Capítulo en Carchi no podría existir otro que otorgue certificaciones BASC, si las normas ISO. Sin embargo para servicios es más eficiente la Norma BASC	1
Poder de negociación de proveedores	La baja de proveedores de servicios de asesoramiento para obtención de certificaciones en Carchi ha hecho que Capítulo BASC Carchi tome mayor fuerza.	1
Amenaza de servicios sustitutos	Las empresas con servicios sustitutos podría ser las aseguradoras, estas solo cubren económicamente ante siniestros, sin embargo no podría reemplazar a un Capítulo BASC.	2
Poder de negociación de los compradores (usuarios)	La provincia del Carchi se ha caracterizado por el comercio, como una de sus principales actividades económicas. En el Carchi existe cantidad considerable de OCE's, lo que haría que sea efectiva la implementación, además de establecer estrategias para capitación.	5
Rivalidad entre competidores	La WBO establece que no se pueden crear capítulos donde ya existe uno, por eso en Carchi es posible su implementación. Los otros Capítulos a nivel nacional se encuentran distantes de la zona norte.	1
<b>Fuente:</b> (EmprendePymes, 2013) <b>Elaboración:</b> Nathaly Chamorro		

### 4. Conclusiones

- La transformación de la Matriz Productiva mantiene la idea de otorgar un valor agregado para potenciar las exportaciones y desarrollo del país, se apoya la idea de otorgar un valor agregado a los procesos, por esta razón mediante la investigación se ha concluido que el valor agregado son las certificaciones de seguridad porque aportan grandes beneficios a quienes las obtienen, entre los principales beneficios es que mejora su perfil ante autoridades y ante sus clientes. Por otro lado el valor agregado es tan importante si se quiere superar a OCE's de los vecinos países y que consecuentemente mejore la situación del comercio exterior en el país.

# LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA

## 5. Recomendaciones

- Los Operadores de Comercio Exterior de la frontera Carchi Nariño deben enfocarse a superar esos obstáculos que impiden el desarrollo y facilitación del intercambio comercial, en lugar de buscar culpables o evadir responsabilidades. El cambio empieza por uno y si se quiere mejorar la situación social y económica es vital empezar a buscar un valor agregado a los procesos.

## 6. Referencias bibliográficas:

- Acción Plus. (2012). Obtenido de <http://www.accionplus.com/>
- Andrés Olivera, Paula Viurrarena. (Noviembre de 2011). *INNOTEC Gestión*. Obtenido de <http://ojs.latu.org.uy/index.php/INNOTEC-Gestion/article/view/124/79>
- Calvachi, R. (2010). *El contrabando como bien jurídico*. Obtenido de [http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=72&Itemid=27](http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com_content&task=view&id=72&Itemid=27)
- CEPAL. (2011). Obtenido de <http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/8/50308/FAL-321-WEB.pdf>
- COPCI. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*.
- Dávila, P. (2006). *Instituto de Altos Estudios Nacionales*. Obtenido de Repercusiones del Comercio ilegal frente a la economía Nacional: <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/33>
- EmprendePymes. (2013). Obtenido de <http://www.emprendepyme.net/>
- Espín, J. (2011). *FLACSO*. Obtenido de <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/6471/1/BFLACSO-CS42-04-Espin.pdf>
- EUMED.NET. (2014).
- Glas, J. (11 de Noviembre de 2014).
- Hernández, R. (2010). *Metodología de la Investigación*.
- Krugman, P. (2008). *Paúl Krugman y el nuevo comercio internacional*. Obtenido de <file:///C:/Users/Nathy/Downloads/Dialnet-PaulKrugmanYElNuevoComercioInternacional-4547087.pdf>
- Lara, J. S. (2001). *Historia de la iglesia catolica en el Ecuador*. Quito: Abya - Yala.
- Pérez, G. (2013). *CEPAL*. Obtenido de <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6365-seguridad-de-la-cadena-logistica-terrestre-en-america-latina>
- SAFE, M. N. (2012). *Marco Normativo SAFE de la OMA*. Obtenido de [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/\\_media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx)
- Schumpeter, J. (2004). Obtenido de <file:///C:/Users/Nathy/Downloads/Dialnet-SCHUMPETERINNOVACIONYDETERMINISMOTECNOLOGICO-4842897.pdf>
- SENPLADES. (2012). Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/>

## **LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR-COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA**

SENPLADES. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

SENPLADES. (2013). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

UNODC. (2014). *United Nations Office on Drugs and Crime*. Obtenido de United Nations Office on Drugs and Crime: <https://www.unodc.org/>

WBO. (2015). *World BASC Organization*. Obtenido de <http://www.wbasco.org/>





# UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Ley No. 2006-36 Publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006

## ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE GRADO

No. 016-2-AS-CEYNI/2014

A los veinte y siete días del mes de febrero de 2014, siendo las 17h00, se instala el Tribunal de Sustentación del Proyecto de Grado conformado por: Dra. Cecilia Yacelga, PRESIDENTA; MSc. Georgina Arcos, SECRETARIA; y Msc. Beatriz Realpe VOCAL del proyecto: "LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO ECUADOR- COLOMBIA Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA" en base a lo establecido en el Reglamento de Tesis de Grado y el Instructivo de sustentación de Proyecto de Grado, para receptor la sustentación de la estudiante CHAMORRO MUZO LILIANA NATHALY del IX nivel "A" Vespertino de la carrera Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

Una vez constatado y en cumplimiento de los requisitos administrativos y académicos, la estudiante CHAMORRO MUZO LILIANA NATHALY **APRUEBA** la sustentación con el promedio de las siguientes calificaciones:

1. Exposición del Proyecto de Grado ..... 3,66.....
2. Precisión y Coherencia de Respuestas..... 4,16.....
3. Calidad de la Presentación del Trabajo.....0,83.....

Obteniendo como nota final 8,65 en la sustentación del Proyecto de Grado.

El tribunal considera pertinente que el estudiante cumpla las siguientes recomendaciones:

Actualizar bibliografía

Dado en la ciudad de Tulcán a los veinte y siete días del mes de febrero de dos mil catorce, firman los integrantes del Tribunal de Sustentación de Proyecto de Grado de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

### "EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN"

Dra. Cecilia Yacelga  
PRESIDENTE

Msc. Georgina Arcos  
SECRETARIA

Msc. Beatriz Realpe  
VOCAL



Certifico que es copia del original Tulcán a. 14 AGO 2015

PROSECRETARIO