

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Tema: “El intercambio comercial colombo-ecuatoriano, Dirección Distrital de Aduanas Tulcán y los efectos de la paralización del transporte en Colombia, periodo 2015-2016”.

Trabajo de titulación previa la obtención del
Título de: Ingeniero en Comercio Exterior y
Negociación Comercial Internacional.

AUTOR: Johann Mauricio Benítez Castro

TUTOR: Ing. Edison Caza Guevara. MSc.

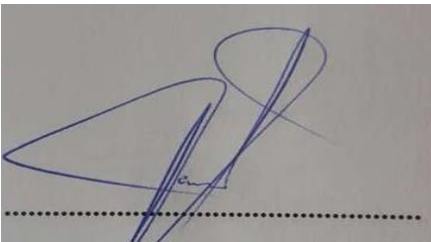
TULCÁN -ECUADOR

2018

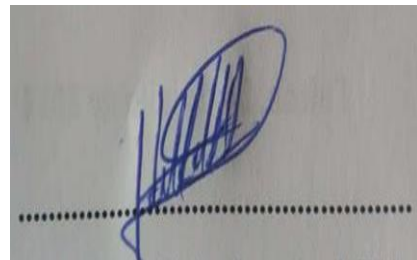
CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que el estudiante Johann Mauricio Benítez Castro con el número de cédula 040173422-3 ha elaborado el trabajo de titulación: “El intercambio comercial colombo-ecuatoriano, Dirección Distrital de Aduanas Tulcán y los efectos de la paralización del transporte en Colombia, periodo 2015-2016”.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.



Ing. Edison Caza Guevara. MSc.



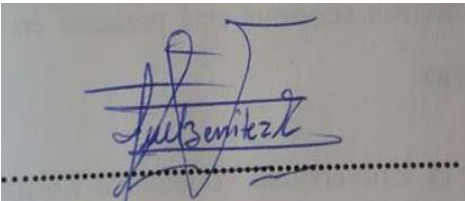
Ing. Luis Vela Cepeda. MBA.

Tulcán, 30 de julio de 2018

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional.

Yo, Johann Mauricio Benítez Castro con cédula de identidad número 040173422-3 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

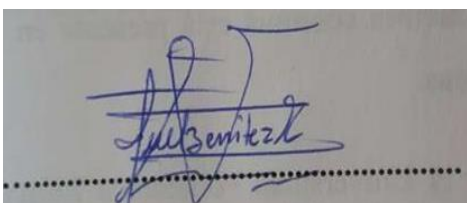


Johann Mauricio Benítez Castro

Tulcán, 30 de julio de 2018

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Johann Mauricio Benítez Castro declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “El intercambio comercial colombo-ecuatoriano, Dirección Distrital de Aduanas Tulcán y los efectos de la paralización del transporte en Colombia, periodo 2015-2016” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



Johann Mauricio Benítez Castro

Tulcán, 30 de julio de 2018

AGRADECIMIENTO

Agradecer en primer lugar a Dios todo poderoso por brindarme todo su amor, sabiduría, paciencia, bendecirme con mi familia, gracias por permitirme sonreír de todos mis logros que son resultado de tu ayuda y por estar en todas las etapas de mi vida.

A mi familia, que han sido el pilar fundamental para poder alcanzar esta meta. A mí querida madre Sandra, por confiar y ser mi consejera, por darme tu mano y no solo enseñarme a caminar sino a volar, gracias a ti porque cada día es especial, cada día me alientas a superarme y a ser una persona de bien; gracias por mantener la unidad familiar, te amo.

A mi padre Byron, por su ejemplo de superación y de lucha, ha sabido llevarme por el camino del bien, inculcándome el verdadero valor del trabajo y que siempre hay una nueva oportunidad para seguir y no decaer.

A mis docentes universitarios, en especial al MSc. Edison Caza, que desde el inicio de mi vida universitaria ha sido un ejemplo a seguir, por su rectitud y visión crítica en muchos aspectos y que con sus consejos me han ayudado a formarme como persona y profesional.

Agradecer a todos mis maestros que han aportado con un granito de arena a mi formación. A Luis Vela, amigo y maestro, he aprendido que la mejora continua está presente en todo, gracias porque esto nos ayudará a ser mejores personas.

Finalmente, a la Escuela de Comercio Exterior de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por acogerme en sus aulas, pasillos y espacios donde cada recuerdo, cada aprendizaje se quedará guardado no solo en mi mente sino en mi corazón.

¡En este camino no estuve solo, fueron ustedes y gracias a ello estoy aquí!

DEDICATORIA

Mi proyecto de investigación lo dedico con todo mi amor y cariño a:

Dios porque a través de él las cosas han sido posibles. A la virgen María siendo mi guía en cada paso y la fortaleza para conseguir esta meta con mucha satisfacción.

A mis padres Sandra y Byron, por creer en mi capacidad y mostrarme el camino hacia la superación, apoyándome en cada momento de tal manera que pueda culminar mis estudios, también por inculcarme con amor los valores que me han ayudado a ser una persona responsable y comprometida en cada tarea encomendada.

A mi hermana María José, por ser la infancia que no he podido perder, por impulsarme a ser tu ejemplo, por apoyarnos y compartir nuestras alegrías juntos.

A Elizabeth, por ser mi amiga, confidente y sobre todo por ser la dueña de mi corazón, por alentarme en cada paso y futurizar mejores días juntos.

A mis compañeros y amigos, quienes me han podido conocer y que durante este tiempo hemos podido compartir experiencias, conocimientos y aventuras, logrando que este sueño se haga realidad.

“Aprendí a nunca rendirme y ser valiente a las exigencias, porque a través de ellas he conocido lo capaz que puedo llegar a ser”.

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR.....	2
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	6
ÍNDICE.....	7
ÍNDICE DE TABLAS	10
ÍNDICE DE GRÁFICOS	12
RESUMEN	17
ABSTRACT.....	18
INTRODUCCIÓN	19
I. EL PROBLEMA.....	22
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	22
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	24
1.3 JUSTIFICACIÓN.....	25
1.4 OBJETIVOS	27
1.4.1 Objetivo general.....	27
1.4.2 Objetivos específicos	27
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	28
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	28
2.2 MARCO TEÓRICO	40
2.2.1 El intercambio comercial.....	40
2.2.2 Paralización del transporte	43
III. METODOLOGÍA	45
3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO	45
3.1.1 Enfoque Cuantitativo	45
3.1.2 Enfoque Cualitativo	45
3.2 MODALIDAD	46
3.3 TIPO.....	46
3.3.1 Investigación exploratoria	46
3.3.2 Investigación descriptiva.....	46
3.4 IDEA A DEFENDER.....	47
3.5 DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	48
3.6 MÉTODOS UTILIZADOS	51
3.6.1 Población y muestra	53
3.6.2 Técnicas para la recolección de datos.....	54
3.7 ANÁLISIS ESTADÍSTICO	55
3.7.1 Balanza comercial Total del Ecuador.....	55
3.7.2 Balanza comercial Ecuador VS. Comunidad Andina de Naciones (CAN)	56
3.7.3 Destinos de las exportaciones del Ecuador.....	57
3.7.4 Orígenes de las importaciones del Ecuador	59
3.7.5 Comercio intracomunitario en la CAN y participación de los modos de transporte.	59
3.7.6 Exportaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.	60

3.7.7 Importaciones intracomunitarias en la CAN	61
3.7.8 Importaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.	62
3.7.9 EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES 2015	63
3.7.10 Principales productos importados por Ecuador desde Colombia 2015	63
3.7.11 Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones.	63
3.7.12 Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2015 (Miles de USD).....	65
3.7.13 Volumen de Importación en relación con las Aduanas en 2015.	65
3.7.14 Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2015	66
3.7.15 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2015	67
3.7.16 AGENTES DE ADUANA	68
3.7.17 Participación de los Agentes de Aduana en las importaciones desde Colombia 2015	68
3.7.18 IMPORTADORES.....	70
3.7.19 Importadores en relación al Valor CIF-USD por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2015.....	70
3.7.20 EMPRESAS DE TRANSPORTE	72
3.7.21 Operatividad de las empresas de Transporte en relación a las aduanas-2015.	72
3.7.22 Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán- 2015.	72
3.7.23 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación	73
3.7.24 RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS (ESTADO)	74
3.7.25 Recaudación de tributos al Comercio Exterior periodo 2015	74
3.7.26 Recaudación de tributos al Comercio Exterior-Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2015.....	74
3.7.27 EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES 2015.....	76
3.7.28 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2015	76
3.7.29 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE)-2015	77
3.7.30 Exportaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor FOB-USD 2015	78
3.7.31 Transporte y Flete de declarado en la Exportación.....	79
3.7.32 EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES 2016	80
3.7.33 Principales productos importados por Ecuador desde Colombia 2016	80
3.7.34 Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones de Ecuador.....	81
3.7.35 Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2016 (Miles de USD).....	82
3.7.36 Volumen de Importación mensual en toneladas en relación a las Aduanas en 2016.....	82
3.7.37 Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2016.....	84
3.7.38 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2016	84
3.7.39 AGENTES DE ADUANA	85
3.7.40 Participación de los Agentes de Aduana en las importaciones desde Colombia 2016	85
3.7.41 IMPORTADORES.....	87
3.7.42 Importadores en relación al Valor CIF-USD por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2016.....	87
3.7.43 Importadores por la Aduana de Tulcán en relación al CIF mensual 2016	87
3.7.44 EMPRESAS DE TRANSPORTE	89
3.7.45 Operatividad de las empresas de Transporte en relación a las aduanas-2016.	89
3.7.46 Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán- 2016.	89
3.7.47 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación	90
3.7.48 RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS (ESTADO)	91
3.7.49 Recaudación de tributos al Comercio Exterior periodo 2016	91
3.7.50 Recaudación de tributos al Comercio Exterior-Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2016.....	91
3.7.51 EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES 2016.....	93
3.7.52 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2016	93
3.7.53 Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2016.....	94

3.7.54 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE)-2016	94
3.7.55 Exportaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor FOB-USD 2015	95
3.7.56 Transporte y Flete de declarado en los manifiestos de carga de Exportación	96
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	98
4.1 RESULTADOS	98
4.1.1 EVALUACIÓN DEL INTERCAMBIO COMERCIAL 2015 VS 2016.....	98
4.1.2 Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016	98
4.1.3 Principales orígenes de las importaciones ecuatorianas.....	100
4.1.4 Principales destinos de las exportaciones del Ecuador.	101
4.1.5 Exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte.	101
4.1.6 Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte.	102
4.1.7 Vehículos que cruzan la frontera con carga de importación	104
4.1.8 Relación Balanza Comercial Distrito de Aduanas Tulcán 2015 & 2016 (Miles de USD)	104
4.1.9 EVALUACIÓN IMPORTACIONES 2015 VS 2016.....	105
4.1.10 Distritos Aduaneros con relación al valor CIF-USD 2015-2016.	106
4.1.11 Valores CIF-USD mensuales registrados por la Aduana de Tulcán 2015-2016.	108
4.1.12 Valores CIF-USD registrados por importaciones en junio & julio 2015 & 2016.	108
4.1.13 Volumen de importación 2015 & 2016 Aduana de Tulcán.	110
4.1.14 EVALUACIÓN-IMPORTADORES POR LA ADUANA DE TULCÁN.....	111
4.1.15 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) 2015-2016.....	112
4.1.16 Declaraciones aduaneras de importación DAI Junio- Julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.	113
4.1.17 EVALUACIÓN - AGENTES DE ADUANA	114
4.1.18 Afectación económica a los Agentes de aduana que tramitaron las DAI por la aduana Tulcán.....	115
4.1.19 EVALUACIÓN -EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA IMPORTACIÓN.....	116
4.1.20 Evaluación del Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán 2015 vs 2016.....	117
4.1.21 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación	118
4.1.22 EVALUACIÓN RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS 2015 VS 2016 (ESTADO).....	120
4.1.23 EVALUACIÓN EXPORTACIONES 2015 VS 2016.....	122
4.1.24 Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector 2015 Vs 2016 (Miles de USD-FOB).....	125
4.1.25 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2016	125
4.1.26 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE) junio & julio 2015 vs 2016	128
4.1.27 EVALUACIÓN AGENTES DE ADUANA- DAE (USD).....	130
4.1.28 EVALUACIÓN -EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA EXPORTACIÓN.	131
4.1.29 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la Exportación	132
4.1.30 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.....	135
4.2 DISCUSIÓN	141
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	149
5.1 CONCLUSIONES	149
5.2 RECOMENDACIONES	151
IV. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	152
VII. ANEXOS.....	157
7.1 Anexo 1. Diagrama de Ishikawa: Espina de pescado.....	157

7.2 Anexo 2. Evolución de las paralizaciones en Colombia	158
7.3 Anexo 3. Fundamentación Teórica.....	161
7.4 Anexo 4. Fundamentación Legal.	162
7.5 Anexo 5. Gremios del transporte en Colombia.....	165
7.6 Anexo 6. Acuerdo entre Transportistas colombianos y el Gobierno: “Acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera”	166
7.7 Anexo 7. Marco Teórico.....	169
7.8 Anexo 8. Entrevista	179
7.9 Anexo 9. Investigación de campo-fotografías	181

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Exportaciones de Ecuador a ALADI año 2014.....	28
Tabla 2. Tráfico de Carga Internacional por Carretera 2015-2016 (Miles De Toneladas)	29
Tabla 3. Exportaciones de Ecuador y Colombia USD-FOB año 2012.	31
Tabla 4. Productos de exportación de Ecuador y Colombia -2012.	31
Tabla 5. Productos de exportación de Ecuador y Colombia -2016.	34
Tabla 6. Pérdidas económicas- Sector transporte de carga en Colombia.	39
Tabla 7. Operacionalización de Variables	48
Tabla 8. Población y muestra	53
Tabla 9. Balanza Comercial del Ecuador 2012-2016 (FOB-Miles de USD.....	55
Tabla 10. Balanza Comercial Ecuador VS. Comunidad Andina de Naciones (CAN)- (Miles de USD).....	56
Tabla 11. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2015 (Millones USD-FOB)	58
Tabla 12. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2016 (Millones USD-FOB)	58
Tabla 13. Exportaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.	60
Tabla 14. Importaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.	62
Tabla 15. Participación en valor CIF y Toneladas de los Distritos Aduaneros en las importaciones 2015.	64
Tabla 16. Volumen mensual de importación Aduanas del Ecuador-2015 (Toneladas)	65
Tabla 17. Valor CIF-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2015.....	67
Tabla 18. Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2015	67
Tabla 19. Top Ten- Agencias de Aduana con relación a las DAI generadas junio-julio 2015 por la Aduana de Tulcán.	69

Tabla 20. Top Ten- Principales empresas Importadoras de productos de Colombia en 2015.....	70
Tabla 21. Empresas realizaron cruce de frontera por el Puente Internacional de Rumichaca en relación al flete declarado-2015.....	73
Tabla 22. Recaudación por tipo de tributo año 2015 Dirección Distrital de Aduanas Tulcán (Miles de dólares).....	75
Tabla 23. DAE mensual durante 2015 por las Aduanas del Ecuador.	77
Tabla 24. Exportaciones FOB-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2015.....	78
Tabla 25. Empresas de Transporte en la exportación por la Aduana de Tulcán-2015	79
Tabla 26. Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones 2016 en valor CIF y Volumen.	81
Tabla 27. Volumen de importación Aduanas del Ecuador-2016 (Toneladas).....	83
Tabla 28. Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2016.....	84
Tabla 29. Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2016	84
Tabla 30. Top Ten- Agentes de Aduana en relación a las DAI generadas junio-julio 2016 por la Aduana de Tulcán.	86
Tabla 31. Top Ten- Principales empresas Importadoras de productos de Colombia en 2016.....	87
Tabla 32. Empresas realizaron cruce de frontera por el Puente Internacional de Rumichaca en relación al flete declarado-2016.....	90
Tabla 33. Recaudación por Tipo de Tributo Año 2016 Dirección Distrital de Aduanas Tulcán (Miles de Dólares).....	92
Tabla 34. DAE mensual durante 2016 por las Aduanas del Ecuador.	94
Tabla 35. Exportaciones FOB-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2016.....	95
Tabla 36. Empresas de Transporte en la exportación por la Aduana de Tulcán-2015	97
Tabla 37. Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016(FOB-Millones de USD)	98
Tabla 38. Exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte.	101
Tabla 39. Importaciones de Ecuador desde Colombia por modo de Transporte	102
Tabla 40. Distritos Aduaneros con relación al valor CIF-USD 2015 VS 2016.....	106
Tabla 41. Valores CIF-USD registrados por importaciones en junio & julio 2015 & 2016.	108
Tabla 42. Top Ten empresas importadoras con relación al CIF junio-julio 2015 vs 2016 por la aduana de Tulcán.	111
Tabla 43. DAI junio- julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.	113
Tabla 44. Afectación económica con relación a las DAI Junio- Julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.	114
Tabla 45. Variación en la cantidad de DAI en los principales Agentes de aduana.	115

Tabla 46. Afectación económica Agentes de aduana con relación a las DAI por la aduana Tulcán.	115
Tabla 47. Evaluación económica de las Principales Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de importación.	118
Tabla 48. Recaudación por Tipo de Tributo Años 2015 vs 2016 Aduana de Tulcán.	121
Tabla 49. Top Ten principales productos de exportación hacia Colombia 2015 vs 2016.	126
Tabla 50. DAE entre junio & julio 2015 vs 2016 por las Aduanas del Ecuador.	129
Tabla 51. Evaluación Económica Agentes de Aduana en relación a las DAE.....	130
Tabla 52. Principales Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de exportación.	132
Tabla 53. Evolución de las Paralizaciones en Colombia.	158
Tabla 54. Fundamentación Teórica.	161
Tabla 55. Fundamentación Legal	162
Tabla 56. Gremios de Transporte en Colombia.	165
Tabla 57. Efecto de los paros.	177

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Tráfico de Carga Internacional por Carretera, 2015-2016 (Miles De Toneladas)	30
Gráfico 2. Vehículos que cruzan la frontera con carga de exportación e importación-2015 Ecuador-Colombia.	34
Gráfico 3. Balanza comercial del Ecuador vs Colombia 2012-2017 (Millones de USD-FOB)	41
Gráfico 4. Balanza comercial total del Ecuador 2012-2016	56
Gráfico 5. Balanza comercial del Ecuador vs CAN 2012-2016 (Millones de USD FOB)	57
Gráfico 6. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2015.	57
Gráfico 7. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2016.	57
Gráfico 8. Importaciones CIF no petroleras por país de origen año 2016.	59
Gráfico 9. Participación de las exportaciones intracomunitarias por modo de transporte -2016 (Millones de USD)	60

Gráfico 10. Participación de las exportaciones intracomunitarias por modo de transporte en Volúmen-2016 (Toneladas)	60
Gráfico 11. Participación de las importaciones intracomunitarias por modo de transporte-2016 (Millones de USD)	61
Gráfico 12. Participación de las importaciones intracomunitarias por modo de transporte en Volúmen-2016 (Toneladas)	61
Gráfico 13. Principales productos importados por Ecuador desde Colombia Miles USD FOB 2015	63
Gráfico 14. Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2015 (Miles de USD)	65
Gráfico 15. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2015 (Toneladas)	66
Gráfico 16. DAI mensuales Aduana de Tulcán 2015	68
Gráfico 17. Top Ten-Agentes de Aduana y DAI declaradas por el Distrito Tulcán-2015	69
Gráfico 18. Importadores en relación a la aduana por donde tramitan.	70
Gráfico 19. Top ten del comportamiento de los importadores durante junio y julio del 2015	71
Gráfico 20. Documentos de Transporte declarados en las aduanas por la importación desde Colombia-2015.	72
Gráfico 21. Flete generado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán año 2015.	72
Gráfico 22. Participación de los Distritos aduaneros en las recaudaciones aduaneras totales 2015.	74
Gráfico 23. Recaudación de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2015-Miles de USD.	74
Gráfico 24. Participación por tipo de tributo-Aduana de Tulcán 2015.	75
Gráfico 25. Principales productos exportados por Ecuador a Colombia Miles USD FOB 2015	76
Gráfico 26. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2015	76
Gráfico 27. DAE mensual durante 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.	77
Gráfico 28. Exportaciones FOB-USD Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2015.	78
Gráfico 29. Empresas que transportan carga hacia Colombia-2015.	79
Gráfico 30. Principales productos importados de Ecuador desde Colombia (Miles de USD FOB) 2015	80
Gráfico 31. Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2016 (Miles de USD)	82

Gráfico 32. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2016.	83
Gráfico 33. DAI mensuales por la Aduana de Tulcán 2016.	85
Gráfico 34. Top Ten- Agentes de Aduana y DAI declaradas por el Distrito Tulcán-2015	86
Gráfico 35. Importadores en relación a la aduana por donde tramitan, 2016.	87
Gráfico 36. Top ten del comportamiento de los importadores durante junio y julio del 2016	88
Gráfico 37. Documentos de Transporte declarados en las aduanas por la importación desde Colombia-2016	89
Gráfico 38. Flete generado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán año 2016.	89
Gráfico 39. Recaudación de tributos por los Distritos aduaneros -2016.	91
Gráfico 40. Recaudación de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2016- Miles de USD.	91
Gráfico 41. Participación por tipo de tributo-Aduana de Tulcán 2016.	92
Gráfico 42. Principales productos exportados por de Ecuador hacia Colombia 2016	93
Gráfico 43. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2016	94
Gráfico 44. DAE mensual durante 2016 por el Distrito Tulcán.	95
Gráfico 45. Exportaciones mensuales por la Aduana de Tulcán en valor FOB-USD periodo 2016.	96
Gráfico 46. Empresas que transportan carga hacia Colombia-2016	96
Gráfico 47. Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016	99
Gráfico 48. Importaciones en valor CIF no petroleras por país de origen.	100
Gráfico 49. Destino de las Exportaciones FOB a consumo enero a diciembre 2015.	101
Gráfico 50. Destino de las Exportaciones FOB a consumo enero a diciembre 2016.	101
Gráfico 51. Exportaciones por modo de transporte de Ecuador a Colombia 2015&2016 (Millones de USD)	102
Gráfico 52. Participación de las exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte, 2016 (Millones de USD)	102
Gráfico 53. Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte 2015& 2016 (Millones de USD).	103
Gráfico 54. Importaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte, 2016 (Millones de USD)	103

Gráfico 55. Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte, 2016 (Toneladas)	103
Gráfico 56. Vehículos que cruzan la frontera con carga de importación	104
Gráfico 57. Saldos Balanza Comercial Distrito de Aduanas Tulcán 2015 & 2016 (Miles de USD).	104
Gráfico 58. Principales productos de importación de Ecuador-Colombia en valor CIF-USD.	105
Gráfico 59. Proyección de las importaciones hacia el año 2016 (CIF millones de USD)	107
Gráfico 60. Valores CIF-USD mensuales registrados por la Aduana de Tulcán 2015-2016.	108
Gráfico 61. Proyección de las importaciones de los meses de junio julio por la Aduana de Tulcán.	109
Gráfico 62. Valor CIF-USD junio & julio 2015 & 2016 declarado en las importaciones	109
Gráfico 63. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2015-2016 (Toneladas)	110
Gráfico 64. Top Ten empresas importadoras en relación al CIF junio-julio 2015 vs 2016 por la aduana de Tulcán.	112
Gráfico 65. DAI mensuales Aduana de Tulcán 2015-2016	112
Gráfico 66. Documentos de transporte generados por las empresas periodo 2015 vs 2016	116
Gráfico 67. Flete declarado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán 2015 vs 2016.	117
Gráfico 68. Top Ten- Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de importación	118
Gráfico 69. Flete generado por las Empresas de transporte durante junio & julio 2015 vs 2016 en la importación por CEBAF San Miguel	119
Gráfico 70. Recaudación de Tributos SENAE- Enero a diciembre 2015 vs 2016	120
Gráfico 71. Recaudación mensual de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán 2015 vs 2016.	120
Gráfico 72. FOB-USD 2015 vs 2016 por las aduanas nacionales.	122
Gráfico 73. FOB-USD por las aduanas nacionales durante junio & julio 2015 vs 2016	123
Gráfico 74. FOB-USD mensual declarado por la Aduana de Tulcán 2015-2016	124
Gráfico 75. Proyección de las exportaciones de los meses de junio julio (2016)-Aduana de Tulcán.	124
Gráfico 76. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector 2015 vs2016.	125

Gráfico 77. Top Ten principales productos de exportación hacia Colombia 2015 vs 2016.	126
Gráfico 78. Evaluación de Exportaciones de las secciones I & II durante el paro del transporte en Colombia.	127
Gráfico 79. DAE generadas por las Aduanas Nacionales 2015 vs 2016.	128
Gráfico 80. DAE mensual 2015 vs 2016 por el Distrito Tulcán.	128
Gráfico 81. Flete en la exportación declarado a nivel nacional 2015-2016 por las empresas de transporte.	131
Gráfico 82. Flete en la exportación declarado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán 2015-2016	131
Gráfico 83. Comportamiento del Flete mensual declarado por la Aduana de Tulcán 2015-2016	131
Gráfico 84. Top Ten- Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de exportación	133
Gráfico 85. Flete de exportación generado por las Empresas de transporte durante junio & julio 2015 vs 2016 por CEBAF San Miguel.	134
Gráfico 86. Encuesta, Panorama del comercio binacional.	135
Gráfico 87. Encuesta, Problemas en el comercio binacional.	136
Gráfico 88. Encuesta, Efectos del paro camionero colombiano.	137
Gráfico 89. Encuesta, Medidas adoptadas durante el paro.	138
Gráfico 90. Encuesta, Asistencia para la solución de paros.	138
Gráfico 91. Encuesta, Conocimiento de los OCE'S sobre el desarrollo del paro.	139
Gráfico 92. Encuesta, Acciones preventivas para futuros paros en Colombia..	139
Gráfico 93. Anexo-Diagrama de Ishikawa: El Problema	157
Gráfico 94. Red de inclusiones conceptuales - Intercambio Comercial	169
Gráfico 95. Niveles de integración	171
Gráfico 96. Red de inclusiones conceptuales - Paralización del transporte en Colombia	174

RESUMEN

Ecuador y Colombia poseen fronteras comunes que apoyadas en el comercio exterior y la integración andina han permitido dinamizar el flujo comercial entre ambos países. La ventaja comparativa y la ventaja competitiva en varios sectores de cada uno de los países caracterizan este comercio que para el caso de Ecuador ha sido deficitario. Por otro lado, nuestro país ha sufrido las consecuencias colaterales por los conflictos internos en el vecino país, como es el caso del paro del transporte en Colombia ocurrido en junio y julio del 2016, cuyas consecuencias fueron una reducción de las exportaciones e importaciones. El propósito de este trabajo investigativo fue evaluar los efectos económicos de la paralización del transporte en Colombia en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano por la Aduana de Tulcán periodo 2015- 2016. Se aplicaron los enfoques cualitativo y cuantitativo, trabajando con el 100% de la información secundaria concerniente a movimiento de carga tanto de importaciones como de exportaciones, con datos tomados del software informático Info-Aduana (Cobus Group), necesitando agruparlos y combinarlos para evaluar la operatividad de los OCE's. Los valores totales que se dejaron de importar a nivel nacional en 2016 por efecto del paro corresponde al 36,5% (\$120.651.351 USD) y en las exportaciones del 45,4% (\$47.334.471 USD), además de las afectaciones en las empresas de transporte, agencias de aduana y el Estado, el perjuicio económico asciende a \$170.755.993 USD aproximadamente. La Aduana de Tulcán durante los 46 días de paralización presentó el siguiente comportamiento: a) disminución en las importaciones en \$104.867.790 USD-CIF, y en las exportaciones en \$40.083.597,12USD; b) disminución de aproximadamente 2355 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) y 556 Declaraciones de Exportación (DAE); c) disminución en los ingresos por el flete en las empresas de transporte en aproximadamente \$5.288.550 USD tanto en importaciones como en exportaciones; d) disminución de ingresos para los agentes de aduana en importación y exportación de aproximadamente \$453.205 USD; e) reducción en la recaudación de tributos para el estado por \$20.062.850.76 USD.

Palabras claves: intercambio comercial, paro del transporte, exportaciones, importaciones, modos de transporte.

ABSTRACT

Ecuador and Colombia have common borders that supported by foreign trade and andean integration, they have allowed to dynamize the commercial flow between the two countries. The comparative and competitive advantage in different areas of each countries they characterize this trade which in the case of Ecuador has been deficit. On the other hand, our country has suffered collateral effects by internal conflicts in the neighboring country, as in the case about transportation strike in Colombia occurred in June and July 2016; the consequences were a reduction in exports and imports. The investigative purpose was to evaluate the economic effects transportation strike in Colombia in the Colombo-Ecuadorian trade exchange by the Tulcán Customs Administration 2015-2016 period. It was a qualitative and quantitative study, working with 100% of secondary information about of load movement in imports and exports, it was taken data from computer software Info-Aduana (Cobus Group), whit the need of grouping and combining them being able to evaluate the operativeness of the OCE's. It was determined that of the total values that do not imported at national level in 2016 the effect of transportation strike corresponds to 36,5% (\$120,651,351 USD) and in exports of 45,4% (\$47,334,471 USD); moreover the affectations in the companies of transportation, customs agencies and state, the economic loss was \$170.755.993 USD approximately. Tulcán customs during the 46 days of transportation strike presented the following result: a) decrease in imports of 104,867,790 USD-CIF, and \$40.083.597,12 USD in exports; b) approximately decrease of 2355 customs declarations on import (DAI) and 556 customs declarations on export (DAE); c) in transport companies reduction in freight incomes approximately \$5,288,550 USD in both imports and exports; d) reduction in incomes for customs agents in import and export of approximately \$453,205 USD; e) reduction in customs tax income for the state by \$20.062.850.76 USD.

Keywords: Commercial exchange, transportation strike, exports, imports, transport modes.

INTRODUCCIÓN

El comercio binacional entre Ecuador y Colombia, genera desarrollo, empleo y dinamismo a través del intercambio de bienes y servicios basándose en el cumplimiento de la normativa andina, que constituye un marco regulatorio y facilitador de comercio, por ello estas dos economías poseedoras de un alto grado de producción y exportación de productos primarios han sabido aprovechar las preferencias que les otorga la integración, pero que se han visto afectados por los graves problemas sociales y decisiones políticas y comerciales que han frenado el comercio binacional.

Dentro de ellos se evalúa los efectos económicos provocados por la paralización del transporte ocurrida en Colombia durante junio y julio del 2016 en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán, comparando dichos meses del año 2015 con los mismos del 2016 tiempo donde se desarrolló la paralización; el propósito de igual manera es diagnosticar como afectó económicamente a los Operadores de Comercio Exterior por esta medida que fue ajena a nuestro país pero que ocasionó efectos negativos y graves daños en las empresas y sobre todo al transporte terrestre.

Si bien es cierto, no es la primera vez que Ecuador sufre estas consecuencias, por tal motivo la investigación pretende ser un instrumento de análisis y de información estadística que sirva de apoyo y guía a las autoridades representantes de los países que conforman el Sistema Andino de Integración de la CAN y el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) para formular propuestas, soluciones y aplicar sanciones por el incumplimiento de la normativa andina, de tal manera que el comercio entre estos dos países no se vea reducido ni afectado por conflictos en las fronteras o cerca de ellas.

El estudio se ha desarrollado en base a los siguientes capítulos:

Capítulo I, en el problema se describe que Ecuador se ha mirado afectado por consecuencia de la paralización del transporte en Colombia, ocasionando que las vías en

el vecino país se vean obstaculizadas frenando el dinamismo que genera el intercambio comercial y en especial afectación a la economía de los Operadores de Comercio Exterior (OCE'S).

Se justifica que este estudio constituye en un instrumento de análisis estadístico que pretende ser un aporte de carácter científico y académico que ayude a las autoridades a tomar decisiones para evitar conflictos, solucionar, y mejorar la integración fronteriza. Por ello el estudio se ha centrado en evaluar los efectos de la paralización del transporte en Colombia, y determinar cuáles fueron las consecuencias en las operaciones de Comercio Exterior en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante el 2015 vs 2016.

Capítulo II, se encontró diez antecedentes relacionados con la investigación que permitieron entender de mejor manera el comercio binacional y los problemas que existen, entre ellos se encuentran estudios tomados de ALADI y la CAN que contribuyen a la comprensión y proporcionan datos de sustento estadístico.

Se ha desarrollado también el marco teórico fundamentando las variables de estudio sustentándose en conceptos, normativa y teorías que permitieron formar un conocimiento integral sobre lo investigado.

Capítulo III se menciona la metodología empleada indicando que es un estudio cuantitativo y cualitativo, de modalidad documental y de campo, de tipo exploratorio y descriptivo, así también se ha definido la población que se entrevistó, y por medio de la operacionalización de variables se trazó la guía que conduciría a desarrollar la investigación de manera sistemática y ordenada.

Dentro de este capítulo se realiza el análisis estadístico que es la parte modular de esta investigación, aquí se ha recopilado y se ha procesado toda la información relacionada con movimiento de importaciones y exportaciones tanto en valores monetarios como en volúmenes de carga durante los años 2015-2016, y de manera particular centrando el estudio en el periodo del paro, analizando los meses junio y julio de esos años.

En el Capítulo IV luego de haber realizado los análisis comparativos se efectuó los resultados y discusión diagnosticando principalmente que en conjunto los recursos

monetarios que dejaron de percibir durante los 46 días de paro para los Operadores de Comercio Exterior analizados, y al estado ecuatoriano fueron de \$170.755.993 USD aproximadamente. Contrastando con un estudio anterior realizado por la Cámara de Comercio de Ipiales analizando el paro en 2008 provocado por la misma ACC arrojó que durante los 18 días de paralización se generó perjuicios económicos de 95 millones de USD en el lado Colombiano.

El Capítulo V expone las conclusiones y recomendaciones propuestas, entre ellas de forma general se indica que debido a la paralización del transporte en Colombia el intercambio comercial durante los meses de junio y julio del 2016 disminuyó, con relación a su similar en 2015, de los valores totales que se dejaron de importar en 2016 el paro corresponde al 36,5% (\$120.651.351 USD) y 45,4% (\$47.334.471 USD) de las exportaciones totales.

Los capítulos VI y VII indican las referencias bibliográficas de donde se ha obtenido la información entre ellas están BCE, ProEcuador, SENAE, CAN, ALADI, entre otros documentos que han aportado al desarrollo y comprensión de la investigación, finalmente se anexa información de interés.

I. EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El mundo globalizado en el que se vive torna en base al comercio, donde el transporte de carga es de importancia absoluta para conseguir resultados de otros sectores de la economía y por otro lado, para conectarlos con el mercado global de manera económica, rápida y fiable. Los problemas en el transporte no solamente provocan pérdidas económicas sino que también afectan a la cadena logística trayendo consecuencias en la competitividad de los países.

El transporte y la logística desempeñan una función fundamental para conectar a los países, de acuerdo a la OMC se estima que la reducción del 1% en las exportaciones es por consecuencia de los retrasos en el servicio del transporte y el manejo deficiente de la logística, esto también ocasiona que no se diversifiquen de las exportaciones. (OMC, 2016)

De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico (LPI) diseñado para medir la eficiencia de los componentes de la cadena de suministros entre ellas el transporte, para América Latina el desempeño logístico a empeorado, es decir contamos con una logística ineficiente lo que da como resultado que exista alza en los costos del comercio y por ende reduce la integración global afectando a los países en desarrollo que buscan competir en el mercado global. (B.M, 2016)

Tiempo, costo y seguridad son los principales criterios que califican el servicio de transporte (Mondragón, 2014), todos ellos quebrantados y que ocasionaron efectos en espiral. El primero por la demora en la entrega de las mercancías en destino; el segundo, se indica que el transporte representa uno de los mayores porcentajes del costo logístico individual más importante (Mora L. , 2011) este costo simboliza ingresos para las empresas transportadoras, a través del cobro de fletes.

En el libro Administración de la Cadena de Suministro de Ballou (2004), trata sobre los daños y perjuicios en el transporte mencionando que:

Posiblemente, la pérdida más notable que el transportista y el consignatario pueda enfrentar se relaciona con el servicio al cliente. Los envíos demorados o bienes que llegan en pésimas condiciones implicarán inconvenientes para el cliente teniendo pedidos con retraso cuando en el reabastecimiento no se recibe como lo planeado o para su uso inmediato. (Ballou, 2004, pág. 169)

El transporte de carga de mercancías en algunos países como los analizados, se ha convertido en un problema para quienes generan y contratan el servicio, debido a que se ha creado un panorama cargado de conflictos que solo contribuyen al retraso en el desarrollo de las economías y en especial en el comercio exterior.

El transporte de mercancías representa un elemento transcendental dentro de la cadena logística siendo una actividad de servicio que permite acceder a mercados distintos al de producción; muestra de ello en el 2016, Ecuador se ha mirado afectado por causa de la paralización del transporte en Colombia; que de acuerdo al diario (El Tiempo.com, 2016) el 70 por ciento de las actividades comerciales en la frontera ecuatoriana-colombiana se frenaron ocasionando que el servicio que ofrecen las empresas nacionales de carga se estanque.

Con el transporte internacional se ha logrado descentralizar los mercados y puntos de producción, con ello se ha logrado en el caso de Ecuador y Colombia generar el comercio internacional. La obstaculización temporal de las vías en Colombia ha impidiendo satisfacer las demandas de ambos países frenando el dinamismo que genera el intercambio comercial atentado contra las Decisiones de la CAN 271 (Sistema Andino de Carreteras) y 467 misma que entre otras establece como infracción o contravención leve, suspender el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, sin comunicar al organismo nacional competente del país de origen con quince días de anticipación.

La externalidad negativa asociada al transporte por carretera como es la obstaculización de vías ha puesto a este modo en desventaja frente a los otros. Con lo antes dicho por efecto del paro, los medios de transporte ecuatorianos se encontraban parqueados en estacionamientos, ello implica atentar contra el principio número tres de la economía del transporte de “No almacenabilidad” porque esto significa pérdidas económicas y tiempo

para las empresas, así mismos perjuicios para la sociedad porque el servicio estuvo inhabilitado.

De acuerdo a datos del Banco Central del Ecuador BCE, (2017) el intercambio comercial de Ecuador frente a Colombia mantiene un flujo constante de mercancías, los saldos de la Balanza Comercial durante los cinco últimos años arrojan saldos deficitarios, el saldo menor registrado es en 2016 (paro del transporte) que fue de (-567.186) miles de USD FOB haciendo que la economía ecuatoriana no logre despuntar.

Para los transportistas del Carchi dicho cierre golpea muy duro al transporte de carga, porque demoran la entrega de mercancías produciendo en ocasiones pérdida de carga percedera y en especial afectación a su economía (ATPC, 2018), impidiendo cumplir con los criterios característicos del servicio de transporte (seguridad, tiempo y costo), no pudiendo entregar las mercancías en el momento correcto, y en las condiciones deseadas.

Esta investigación pretende determinar el impacto económico provocado en las empresas dedicadas al Comercio Exterior, teniendo como propósito evaluar los efectos de la paralización del transporte y proponer medidas correctivas para evitar otro paro.

Esta serie de situaciones son las que conllevan a plantearse las siguientes interrogantes: ¿Cuál es el impacto para el comercio exterior de Ecuador por la obstaculización de las vías producto del paro?, ¿Cómo afectó la medida de paralización en la recaudación de tributos para Ecuador? ¿Cómo afectó la medida de paralización a las empresas de transporte, exportadores, e importadores, y agentes de aduana?, ¿Cuáles son los principales productos de exportación e importación para Ecuador? ¿Cuáles serían las medidas correctivas para evitar otro paro?

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide la paralización del Transporte en Colombia en el Intercambio comercial colombo-ecuatoriano, Dirección Distrital de Aduanas Tulcán, periodo 2015-2016?

1.3 JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo investigativo, tiene como propósito evaluar los efectos de la paralización del transporte en Colombia, y determinar cuáles fueron las consecuencias en las operaciones de Comercio Exterior en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán, a través de la exploración y análisis de información recabada sobre las variables de estudio.

Con ello se pretende determinar el impacto económico que se provocó en las empresas dedicadas a esta actividad, y saber cómo la paralización de un actor tan importante dentro de la cadena logística como es el transporte influye rigurosamente en las demás operaciones de comercio exterior.

Producto de los análisis preliminares se identifica que la balanza comercial de Ecuador frente a Colombia es deficitaria en todos los periodos, pero que a pesar de ello Colombia es el primer país de la CAN y ALADI con el que mejores relaciones comerciales se mantiene (ALADI, 2014); por ello se desea analizar la situación problemática para proponer una solución viable con la finalidad de mejorar el comercio con el vecino país.

Al evaluar cuantitativamente la operatividad del transporte internacional de mercancías, agencias de aduana, exportadores e importadores en el comercio bilateral entre Ecuador y Colombia contribuirá a la formación académica y en especial será un aporte relevante para mejorar la integración fronteriza, esta información coadyuva a la toma de decisiones en instituciones y organismos internacionales para solucionar problemáticas en el futuro.

Por ello la investigación toma su importancia científica y es responsabilidad social del investigador y de la institución educativa proponer soluciones en el ámbito del comercio exterior ecuatoriano para incrementar la competitividad del país.

Para la realización de este estudio se dispone de la información bibliográfica disponible en la biblioteca institucional como son libros, revistas y publicaciones, sitios web, así como también se dispone de una herramienta tecnológica e informativa que proporciona datos actualizados y preliminares sobre el comercio exterior.

Dicha información permitirá hacer un acercamiento objetivo hacia la realidad permitiendo en el estudio manejar datos e información demostrable, factible y sistemática.

La investigación planteada no se ha realizado anteriormente con los parámetros establecidos, convirtiéndose en el primer estudio que analiza esta problemática y por lo tanto resulta oportuno efectuarlo para mejorar el comercio binacional. Posteriormente este estudio se convertirá en la puerta de entrada para futuras investigaciones puesto que minimizara tiempo y esfuerzo para quienes decidan continuar más a fondo con el tema de investigación.

Por lo tanto, el estudio permitirá determinar cómo se ha desarrollado el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia durante los últimos años el cual beneficia a las dos economías, y de igual manera conocer como el comercio exterior ecuatoriano se ha visto afectado por un problema ajeno a nuestro país.

Finalmente, esta investigación está ligada a cumplir con los planes y objetivos propuestos, pretendiendo convertirse en un aporte académico de interés social y económico en beneficio de todas aquellas personas involucradas en el Comercio Exterior como son importadores, exportadores, agencias de aduana, transportistas y el estado, que contribuya y facilite la toma de decisiones.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo general

Evaluar los efectos económicos de la paralización del transporte en Colombia en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

1.4.2 Objetivos específicos

- I. Fundamentar bibliográficamente la paralización del transporte en Colombia y el intercambio comercial colombo-ecuatoriano mediante información secundaria describiendo las variables en estudio.
- II. Analizar el intercambio comercial colombo-ecuatoriano en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante la paralización del transporte para la identificación del impacto económico en los Operadores de Comercio Exterior.
- III. Estimar la afectación económica que tuvo la paralización del transporte en Colombia en el intercambio comercial para los Operadores de Comercio Exterior de Tulcán.

2 II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Como documentos base para realizar la investigación se tiene los siguientes antecedentes:

“Comercio Intrarregional del Ecuador: Características y perspectivas”

Este estudio fue publicado por la Secretaría General de la ALADI y elaborado con el apoyo de Luis Roca en el año 2014. El estudio tiene como objetivo estudiar las principales características y perspectivas del comercio intrarregional del Ecuador en ALADI. El estudio analiza las exportaciones e importaciones en el periodo 2003-2013.

Destaca que el Ecuador exporta bienes con alto, medio y bajo nivel tecnológico y por otra parte materia prima, siendo ALADI el segundo mercado después de EEUU los socios claves para el desarrollo industrial del país. (ALADI, 2014)

A pesar de tener saldo deficitario, Ecuador exporta a ALADI:

Tabla 1. Exportaciones de Ecuador a ALADI año 2014.



Contribuye con la investigación porque se centra en analizar el Comercio intrarregional, en un apartado se analiza a Ecuador y Colombia. Se determina que Ecuador concentra su comercio en socios de la CAN. Colombia es un país que ha perdido participación en las exportaciones ecuatorianas, sin embargo, ha incrementado su participación en las importaciones, siendo el país que a nivel regional más le vende a Ecuador 27% del total, periodo 2013.

Los principales productos vendidos por Ecuador representan un rubro importante se concentran en atunes y vehículos automóviles; en cuanto a las importaciones están levemente más diversificadas, entre ellas están productos farmacéuticos, energía eléctrica, fungicidas, productos de aseo, entre otros.

“Tráfico de carga internacional por carretera en la comunidad andina, 2016”

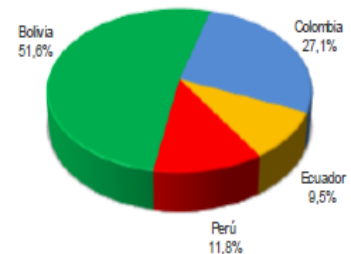
Publicación realizada por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en el año 2017. El objetivo es analizar el movimiento de carga internacional por carretera (ingreso y salida) en los países de la CAN durante el 2016.

Se identifica de acuerdo a la información publicada que, en el 2016 existió una disminución frente al año anterior de 2,6% en el movimiento de carga internacional en la Comunidad Andina. En Colombia se registró un tráfico de carga por carretera de 3675 miles de toneladas, menor en 26,9% y en Ecuador fue de 1284 miles de toneladas, inferior en 6,3% respecto al año anterior.

Tabla 2. Tráfico de Carga Internacional por Carretera 2015-2016 (Miles De Toneladas)

COMUNIDAD ANDINA: TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA, 2015-2016 (Miles de toneladas)					
Pais	2015	Particip. %	2016	Particip. %	Var. % 2016/2015
Comunidad Andina	13 905	100,0	13 540	100,0	-2,6
Bolivia	5 913	42,5	6 981	51,6	18,1
Colombia	5 029	36,2	3 675	27,1	-26,9
Ecuador	1 371	9,9	1 284	9,5	-6,3
Perú	1 592	11,4	1 600	11,8	0,5

Nota: Las cifras tienen como fuente de información los Manifiestos de Carga Internacional (MCI) y las Cartas Porte Internacional por Carretera (CPIC).
Fuente: Aduana Nacional de los Países Miembros. Decisión 751, Resolución 1505.



Fuente: Secretaría General CAN, 2017.

Según la participación porcentual, en el año 2016, Colombia movilizó el 27,1%, y Ecuador el 9,5% del tráfico de carga internacional por carretera en la Comunidad Andina, el mayor porcentaje ha movilizó Bolivia. (CAN, 2016)

El siguiente gráfico se identifica que, en el 2016 el tráfico de carga por carretera en la CAN presenta un comportamiento oscilante, se observa que los primeros meses y a mediados del año, es decir en junio y julio existe una disminución en el movimiento de carga.

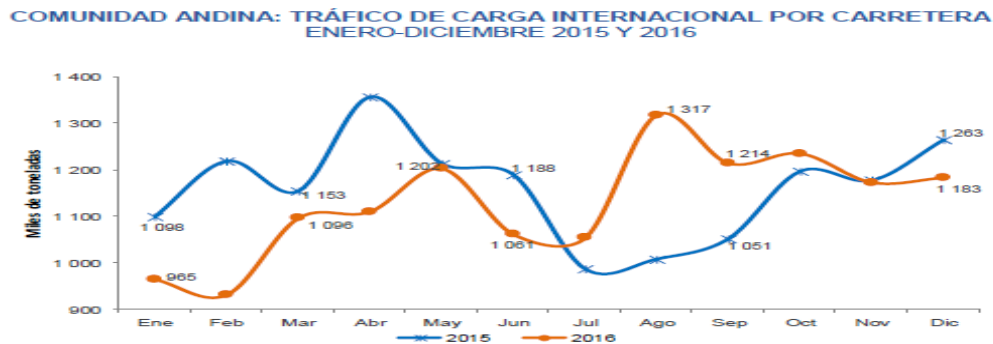


Gráfico 1. Tráfico de Carga Internacional por Carretera, 2015-2016 (Miles De Toneladas)
Fuente: Secretaría General CAN, 2016.

El movimiento de carga por carretera intracomunitario totalizó 8615 miles de toneladas, representando una disminución de 0,8% respecto al año anterior. Para Colombia el tráfico intracomunitario se contrajo en 15,4% que el año anterior, seguido por Ecuador con una disminución de 6,4%.

Aporta a la presente investigación debido que se demuestra el movimiento de carga por carretera en los países de la Comunidad Andina, así mismo se identifica la disminución de dichos flujos en los países analizados (Colombia y Ecuador) permitiendo hacer un acercamiento a la problemática analizada desde el contexto de la CAN, dicha información aportará para el análisis estadístico.

“Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador Transporte internacional de mercancías por carretera. Análisis del Caso: El paso de frontera entre el municipio de Ipiales y el cantón Tulcán” De acuerdo a la investigación realizada por Orbes, (2014) en la Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, presenta un análisis de los problemas que inciden de manera negativa en el transporte de carga por carretera en la

frontera, destacando entre ellos el conflicto interno colombiano y actitudes de los transportistas que hacen insostenible que el transporte internacional de carga por carretera (TIMC) se desenvuelva acorde a la reglamentación comunitaria, obstaculizando el comercio entre los países miembros de la Comunidad Andina (CAN).

Se analiza al sector transporte desde los dos lados de la frontera, indicando que la mayor parte del (TIMC) se realiza por el puente de Rumichaca y en menor volumen por el puente San Miguel. Particularmente se encuentra que en Ecuador para el año 2011 de acuerdo al INEC se contaban con 4928 tráileres, 1220 camiones y 1453 vehículos de carga especial (líquidos, refrigerados y niñeras) calificados para realizar transporte internacional.

De acuerdo al estudio se demuestra que los porcentajes de 62,48% corresponden al volumen transportado por modalidad terrestre, casi un 37% por marítima y una mínima proporción 0,57% por aérea, estos datos que demuestran la importancia que tiene el puente de Rumichaca en el transporte internacional.

Tabla 3. Exportaciones de Ecuador y Colombia USD-FOB año 2012.

EXPORTACIONES ECUADOR A COLOMBIA	EXPORTACIONES COLOMBIA A ECUADOR	INTERCAMBIO COMERCIAL
\$1.055 Millones de USD FOB	\$2.033 Millones de USD FOB	\$3.088 Millones de USD FOB

Fuente: (ORBES, 2014)

Las exportaciones generadas por los dos países generaron que en el 2012 el intercambio comercial representara el 30% del comercio Intra-CAN.

En cuanto a los productos objeto de intercambio se identifican los siguientes:

Tabla 4. Productos de exportación de Ecuador y Colombia -2012.

PRODUCTOS EXPORTADOS POR ECUADOR	PRODUCTOS EXPORTADOS POR COLOMBIA
Vehículos, tractores, ciclomotores, preparados cárnicos, pescados, moluscos, cereales, productos farmacéuticos, caucho y sus manufacturas, madera y sus manufacturas, productos de hierro y acero, legumbres y hortalizas, algodón, papel y cartón, fibras sintéticas.	Materias plásticas artificiales, azúcar y artículos de confitería, papel y cartón, manufacturas de pasta celulósica, productos farmacéuticos, productos químicos, vehículos, caldera, máquinas y aparatos eléctricos, artículos de librería, caucho natural o sintético, vidrio y sus manufacturas, calzados.

Referente a los paros que se realizan en Colombia obstaculizan el paso de los vehículos de carga por carretera en el paso Tulcán-Ipiales trayendo como efectos demora en la

entrega de mercancías y pérdida de carga, demora en el pago de los fletes, descomposición de los productos, para lo cual es complejo estimar las pérdidas que se ocasionan. (ORBES, 2014)

Aporta con la investigación porque se explica que la zona fronteriza de Ipiales y Tulcán a pesar de que no se genera carga para ser transportada por carretera es uno de los nodos donde se han desarrollado las operaciones de comercio exterior para nacionalizar la carga que se moviliza por vía terrestre, siendo el puente de Rumichaca el paso de frontera de mayor afluencia para esta modalidad. Se ve afectado debido a paros que se realizan en Colombia produciendo bloqueos de carreteras principales, que paralizan el transporte de carga y las demás operaciones.

“El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior”

Es una investigación realizada en la Universidad ESAN-Perú, por Zamora Ivonne & Pedraza Oscar en el año 2013, dicho estudio está publicado en la revista indexada Journal of Economics, Finance and Administrative Scienc.

Este estudio tiene como objetivo evaluar a través del método de Análisis de Componentes Principales, la competitividad del transporte internacional tomando en cuenta variables en el sector entre ellas puertos, aeropuertos, distancia, infraestructura, entre otras, aplicando para veintinueve países de los cuales veinticinco fueron seleccionados por la OMC como los mayores exportadores e importadores del mundo y cuatro adicionales pertenecientes a Latinoamérica. (Zamora & Pedaza, 2013)

Los resultados arrojan que los países más competitivos en transporte internacional son Hong Kong, Estados Unidos, Singapur, China, Suecia, España y en América Latina Brasil, Panamá, Chile y Costa Rica.

Dentro de esta investigación se analizan diversos estudios que tratan de analizar los factores que afectan la competitividad en el transporte de carga internacional, entre estas se tiene: retrasos en los tiempos estipulados de entrega, distancia, y altos costos de transporte, entre los principales.

Aporta con la investigación porque coadyuva al entender que si los países buscan una eficiente participación en los mercados internacionales hay que considerar como elemento clave dentro de la logística el papel del transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior puesto que garantiza el movimiento físico desde el lugar de generación de valor hasta llegar a los consumidores.

Y por otra parte se comprende que la mejora de los sistemas de transporte es un elemento clave en el éxito de los negocios y la sociedad debido a que el transporte es una de las fuerzas motoras de crecimiento económico y desarrollo social; por ende la eficiencia en los sistemas de transporte contribuye en la integración de las regiones.

“Análisis de las salvaguardias en las operaciones de cruce de frontera, dirección Distrital Tulcán, periodo 2015”. De acuerdo a la investigación realizada por Realpe, (2016), en la Universidad Central del Ecuador, se evalúa el impacto de la medida de defensa comercial adoptada por Ecuador en el 2015 logrando con ello recoger los siguientes hallazgos: los principales extremos de producción e industrialización entre Ecuador y Colombia por modo terrestre están definidos en una relación del (37-27-8-8)% las provincias de Pichincha, Guayas, Santa Elena y Azuay, así como los departamentos de Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, en una relación del (40-32-20)%.

Los vehículos que realizan cruce de frontera desde Ecuador a Colombia está conformado por tracto camiones en un 73% y camiones en un 27%; desde Colombia a Ecuador cruzan 65% camiones y 35% tracto camiones.

Por otra parte, se identifica que el 80% de los vehículos que cruzan la frontera con carga de importación son de Colombia mientras que el 73% de los vehículos que cruzan la frontera con carga de exportación son de Ecuador.

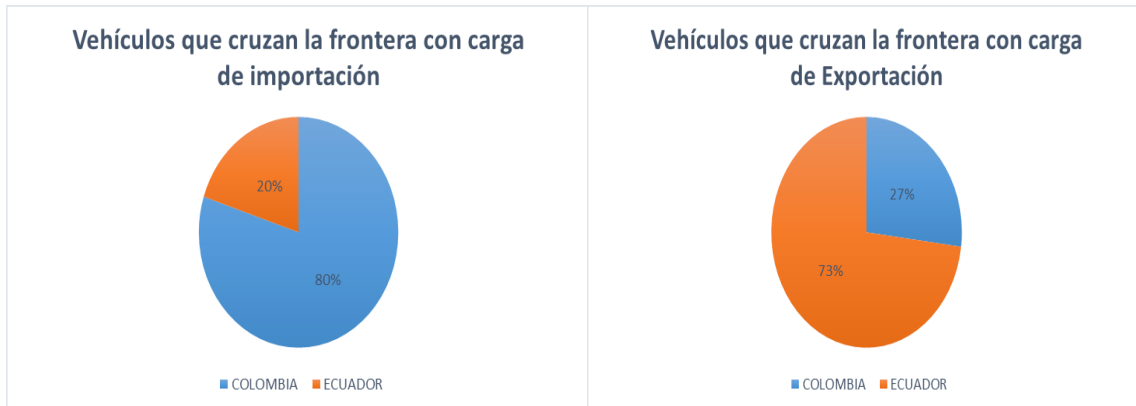


Gráfico 2. Vehículos que cruzan la frontera con carga de exportación e importación-2015 Ecuador-Colombia.

Fuente. (Realpe, 2016)

Dentro de las aduanas fronterizas (Tulcán, Huaquillas, Loja – Macará y CEBAF San Miguel) que dividen a Ecuador con Colombia y Perú, se evidencia que el distrito de aduanas Tulcán tiene un porcentaje de participación del 75,74% en relación al CIF y el 54,76% en la relación de peso neto manifestado.

Los principales productos que se intercambian entre estos dos países están los siguientes:

Tabla 5. Productos de exportación de Ecuador y Colombia -2016.

PRODUCTOS EXPORTADOS POR ECUADOR	PRODUCTOS EXPORTADOS POR COLOMBIA
Grasas y aceites animales o vegetales, Preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera, Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, Calzado, vehículos, entre otros.	Vehículos automóviles, Plástico y sus manufacturas, Productos farmacéuticos, Papel y cartón, Azúcares y artículos de confitería, Productos cerámicos, Jabones, agentes de superficie orgánicos, preparaciones para lavar, preparaciones lubricantes, tejidos de punto, estos productos entre otros.

Fuente. (Realpe, 2016)

Finalmente, las recaudaciones totales de tributos presentaron un valor superior al 20,78% del valor tributado en el 2014, es decir la recaudación pasó de 176.016,64 a 212.611,37 miles de dólares. (Realpe, 2016)

Se relaciona con la investigación por el hecho de analizar el movimiento de carga que realiza el sector transporte por el Puente de Rumichaca donde la aduana de Tulcán se lleva una participación más del 70% de movimiento en relación a las demás aduanas terrestres.

Se determina que Ecuador para las exportaciones en su mayoría lo realiza con tracto camiones mientras que Colombia en su mayoría lo realiza con camiones, por otra parte, el 80% de vehículos que cruzan la frontera con carga de importación son de Colombia mientras que con carga de exportación es de 73% ecuatoriano, con ello se demuestra que se realiza más importaciones que exportaciones para Ecuador.

"Análisis de los efectos de la aplicación de las salvaguardias en las importaciones y exportaciones en el intercambio comercial por carretera Ecuador-Colombia"

La investigación realizada por Caza & Yacelga (2016), en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y publicada en la revista SATHIRIN°11 CITTE-UPEC, hace un análisis comparativo de los años 2014 sin la aplicación de salvaguardias y del año 2015 con la aplicación de salvaguardias utilizando información obtenida de las principales fuentes como son SENA, BCE, software PUDELECO y CobusGroup logrando comparar montos de las principales variables de exportación e importación, recaudación por salvaguardia y empresas.

Se trabajó con el 70 % del total del volumen de las importaciones y exportaciones de los años en estudio logrando recopilar la siguiente información:

Se analiza la balanza comercial del Ecuador donde se evidencia déficit durante cinco años que van desde 2011 a 2015 esto se debe a que el país exporta materia prima e importa productos terminados.

Los principales bienes exportados por Ecuador fueron: atunes, vehículos automóviles para transportar mercancías, tableros (los demás), automóviles de turismo (los demás), aceite de palma en bruto y harina de pescado; mientras que los principales productos de importación fueron: energía eléctrica, medicamentos para uso humano, vehículos automóviles para el transporte de mercancías, fungicidas, tejidos de punto, bombones, caramelos, confites y pastillas.

En el año 2014, Ecuador exportó al mundo \$ 25.724,4 millones, de ellos a Colombia se exportó \$ 951,3 millones representando el 3,7%; en 2015 se exportaron \$ 18.330,6

millones al mundo de los cuales a Colombia representan \$ 784 millones siendo el 4,27% del volumen total de las exportaciones.

En el caso de las importaciones desde Colombia en 2014 las compras sumaron 2.133,3 que representaron el 8,1% mientras que en 2015 fueron de 1708,1 millones que representaron el 8,4% del volumen total sufriendo un decremento.

El Intercambio Comercial Ecuador- Colombia del 2015 en relación al año 2014 presenta una reducción de aproximadamente el 22% del volumen total, de ellos el rubro exportaciones se observa un decremento aproximado del 18% y de las importaciones una disminución del 20%.

Finalmente, el estudio concluye afirmando que el monto total por concepto de recaudaciones por salvaguardias registra aproximadamente un valor de \$ 65. 287.462,36.

La investigación realizada por (Caza & Yacelga, 2016) demuestran la importancia del intercambio comercial que se efectúa por el paso fronterizo de Rumichaca explicando los impactos que se generan por medidas adoptadas por los gobiernos que afectan drásticamente en la economía de la ciudadanía.

Se determina que por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se realiza el cruce de frontera de un gran porcentaje de mercancías que para el año 2015 en el caso de las exportaciones se movilizaron el 74%, mientras que las importaciones representan el 45% del volumen total.

Aporta de manera directa a la presente investigación porque a través de los datos estadísticos se determina que la implementación de las salvaguardias frenó el intercambio comercial haciendo el comparativo 2014 y 2015, llegando a la conclusión de que la medida adoptada por el gobierno afectó el comercio exterior frenando el dinamismo del intercambio comercial binacional y en especial a Tulcán. Favorece al estudio proporcionando información secundaria que puede ser analizada y ayude a enriquecer la elaboración de la investigación.

“El Comercio Exterior y la economía en la ciudad de Tulcán”

La investigación realizada en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por Montenegro Liliana (2011), y publicada en la revista SATHIRI N°1 CITTE – UPEC, indica que: El comercio exterior dinamiza la economía de la ciudad de Tulcán durante el primer semestre de 2011, esta investigación evidencia que 114 empresas intervienen directamente en el intercambio comercial de mercancías generando actualmente 2.336 plazas de trabajo y con una población económicamente activa de 2.522 personas que participan en este sector. El producto interno bruto (PIB) que genera el comercio exterior en la economía de la ciudad de Tulcán alcanza 8.445.490,93 millones de dólares, y una de las actividades económicas de mayor representatividad es el transporte de carga con el 79,48%, dejando únicamente el 20,52% para los sectores de almacenamiento, agencias de aduana, exportador e importadores, seguros y control aduanero. (Montenegro, 2011)

Favorece a la investigación realizada porque ayuda a comprender de mejor manera la importancia que cumple el comercio exterior como generador de empleo en la ciudad de Tulcán. Una de las actividades que dinamiza la economía es el transporte de carga, que en 2011 representó casi el 80% del PIB y con ello se infiere que el transporte genera fuentes de trabajo para los ciudadanos locales lo cual es importante para el desarrollo de la provincia y del país.

“El Transporte Pesado de Carga y la Economía de la Ciudad de Tulcán” La investigación realizada por Mora, J (2011), en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y publicada en la revista SATHIRI N°1 CITTE – UPEC, manifiesta que: Según, el censo realizado en Ecuador en 2010 evidencia que el personal ocupado en el área urbana del cantón Tulcán es de 23.919 personas, de las cuales 1.601 están dedicadas exclusivamente a actividades relacionadas con el transporte pesado de carga en donde se demuestra que el 6.69% la población del Cantón dependen de esta actividad económica.

El 56% de esta población se dedica al transporte pesado (...), es de real importancia este sector en la economía del cantón generando un gran aporte al desarrollo social de la ciudad, formando fuentes de empleo que son el sostén de centenares de familias tulcaneñas. De esta forma se demuestra que este sector tiene una real importancia en el

desarrollo económico de la localidad aportando en un 13,74% a la producción total de la ciudad de Tulcán. (Mora J. , 2011)

Aporta al estudio porque permite analizar desde la parte laboral la participación del transporte de carga como generador de empleo en la ciudad de Tulcán, se llega a determinar que más del 50% de la población tulcanaña se dedica a esta actividad y que dependen de ella para sustentarse económicamente.

“El paro camionero paso cuenta de cobro a la producción industrial de julio”. La investigación realizada por Ávila Raúl, 2016 experto en industria por el Centro de Investigación y Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia (CID), en su artículo indica que:

Los 46 días del paro camionero surtieron un efecto negativo en la producción Industrial de julio. De acuerdo con la Encuesta Mensual Manufacturera del DANE la industria tuvo un fuerte retroceso en julio, cayendo 6,2% frente al mismo mes del año pasado cuando había crecido 0,9%.

Según el DANE, de las 39 actividades que entran en la encuesta, solo tres tuvieron resultados positivos: la refinación de petróleo, que arrojó un crecimiento de 11.8% seguido de la fabricación de maquinaria, con 11,3% mientras que la fabricación de productos de metal tuvo una variación de 2.3%, el resto estuvieron a la baja. El sector que más cayó fue la fabricación de otros tipos de transporte con -36.6% le sigue curtido y recurtido de cueros (-30,8%) y el top tres lo cierra transformación de madera con caída de 30,5%. (AVILA, 2016)

Aporta con la investigación porque indica que la información recolectada permitió comprobar la desaceleración de la industria colombiana, se explica en parte, por la reducción del transporte terrestre que afectó el flujo de materias primas y las salidas de productos terminados.

“La Inmovilización Camionera generó pérdidas totales en el sector de 2.8 billones de pesos”. La publicación realizada por la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia (ASECARGA), en su revista N° 95 Noticarga publicada en julio 2016 manifiesta que: según el nuevo informe de pérdidas totales se estima que suman 2.8 billones de pesos esto incluye tracto camiones y sencillos durante los 46 días de inmovilización camionera desde el 7 de junio al 22 de julio. Es importante citar que se incluyeron los camiones sencillos públicos que constituyen un parque automotor de 205.500, afectando solo el 40% de su movilización que son 82.200 unidades y que no se tuvieron en cuenta en anteriores informes.

Tabla 6. Pérdidas económicas- Sector transporte de carga en Colombia.

No.	ITEM	TIPO	VALOR / Millones	Total
1.	Lucro cesante	Tracto camiones Sencillos	221.274 73.980	295.254
2.	Fletes	Tracto camiones Sencillos	698.760 863.100	1.561.860
3.	Peajes	Tracto camiones Sencillos	93.168 86.310	179.478
4.	Consumo Combustible (ACPM)	Tracto camiones Sencillos	303.416 374.775	678.191
5.	Actividades conexas (Talleres, montallantas, parqueaderos, mano de obra, restaurantes, hospedajes)	Tracto camiones Sencillos	23.292 57.540	80.832
6.	Incineración y daños a vehículos	Tracto camiones Sencillos	4.500 2.500	7.000
7.	Pérdidas agropecuarias (Productos perecederos, semovientes)	Tracto camiones Sencillos	3.000 2.000	5.000
TOTAL			2.807.615.000.000	

Fuente: (ASECARGA, 2016)

Aporta con la investigación porque ayuda a comprender de una forma aproximativa el efecto del paro en el sector del transporte colombiano, se detalla a través de una tabla los montos de pérdidas indicando que durante los 46 días de manifestación el valor suma los 906 millones de dólares, esto resulta ser de impacto gravísimo para la economía colombiana porque no solo se afectó a dicho sector sino que a los demás que dependen del transporte como son el manufacturero o el agrícola porque se generaron pérdidas económicas al no poder trasladar los bienes a los puntos requeridos.

2.2 MARCO TEÓRICO

En este espacio se describen las variables en estudio que permitieron tener un criterio objetivo sobre la investigación realizada. Así mismo se expone desde la parte conceptual, teórica y normativa, la temática en estudio para entender de una manera integral el alcance de la investigación.

El comercio exterior tiene mucho que decir en sus diferentes facetas, convirtiéndose en un pilar fundamental de enorme trascendencia para los países y las empresas, representando un conjunto de actividades, operaciones y transacciones tendientes a satisfacer necesidades individuales y colectivas en más de un país y los problemas que existan en la frontera o cerca de ella siempre afectarán el dinamismo del comercio exterior.

La Constitución del Ecuador, 2008 Art. 306 indica que el estado fomentará las exportaciones y sobre todo de aquellas que generen trabajo y añaden valor, así mismo a través de su política económica permite al país participar del intercambio justo y complementario de bienes y servicios entre mercados eficientes como Colombia (Art.284 Anexo 4), en lo antes mencionado se refleja la importancia y participación del comercio internacional dentro de las economías de cada país y en especial de Ecuador

2.2.1 El intercambio comercial.

“Ya no se debe hablar de impuestos, salvaguardias o cualquier otra restricción a las importaciones sino de fomento a las exportaciones, ya que, las importaciones se pueden pagar de una sola manera: con Exportaciones (Estrada, 2016, pág. 61)”.

Desde finales del siglo XX e inicios del siglo XXI un conjunto de importantes acontecimientos mundiales ha comenzado a transformar el orden mundial, así mismo es necesario indicar que el crecimiento del comercio exterior es un producto de la globalización entendida esta como:

“Un fenómeno inevitable en la historia humana que ha acercado el mundo a través del intercambio de bienes y productos, información, conocimientos y cultura” (ONU, 2010, pág. 1).

La globalización puede estar entendida como una nueva fase de desarrollo del capitalismo siendo un proceso de fusión, incorporación e integración económica, social, política, cultural y tecnológica a escala mundial, donde la producción, el comercio, la industria y los servicios se encuentran cada vez más interconectados.

Para ello, Daniels, Radebaugh & Sullivan, 2013 cita que la liberación del comercio transfronterizo o exterior ha contribuido con el crecimiento de la globalización. Para Ecuador y Colombia formar parte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) entre otras, ha permitido liberar el comercio exterior al contar con ciertas preferencias arancelarias, reducción de restricciones, entre otras, logrando con ello aumentar el flujo comercial.

Un factor que estimula la relación con Colombia es la cercanía o proximidad geográfica del país, pues la corta distancia en el transporte de mercancías influye en los costos logísticos; el idioma o compartir una historia común favorece la relación comercial.

Ahora bien, se analiza la balanza comercial entre Ecuador y Colombia:

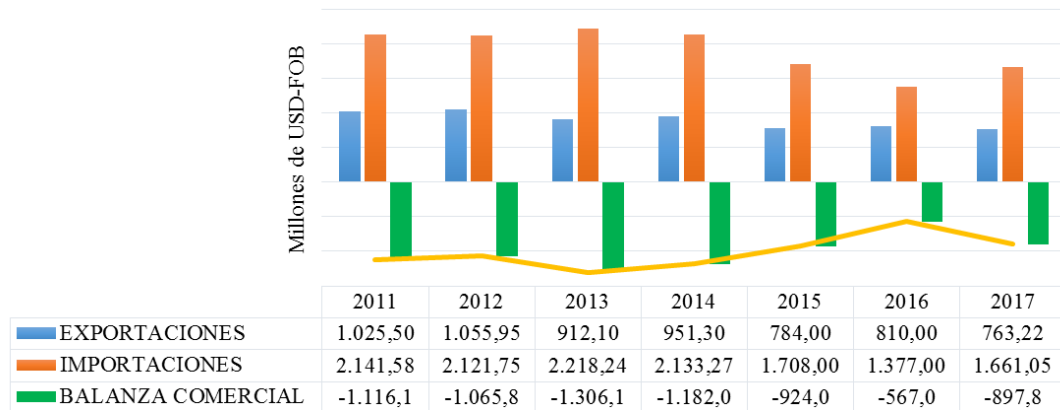


Gráfico 3. Balanza comercial del Ecuador vs Colombia 2012-2017 (Millones de USD-FOB)

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez J.

El comercio binacional entre Ecuador y Colombia durante todos los periodos ha sido deficitario, esto se debe a que las importaciones superan a las exportaciones, se explica principalmente porque las compras provenientes de Colombia poseen un mayor valor agregado que las exportaciones ecuatorianas, a pesar de ello el comercio resulta dinámico entre estas dos naciones. En 2016 se denota el menor saldo deficitario registrado durante

los últimos años, esto se debe a la reducción de las importaciones y aumento de exportaciones.

Ecuador y Colombia realizan intercambios comerciales movilizandoo altos volúmenes de carga que favorecen a las industrias y consumidores. Ello es resultado de la integración porque abre oportunidades para las empresas, pero también significa una intensificación de la competencia porque en un mercado abierto las demás empresas también requerirán ingresar compitiendo entre sí con efectos beneficiosos para el consumidor; precios más baratos, mejor calidad, etc. (Estrada, 2016)

Dichas empresas aplican la teoría de Ventaja Competitiva (Anexo 3) específicamente centrándose en la estrategia de enfoque, porque las empresas estudiadas para lograr dicha ventaja se están especializando en un solo segmento del mercado que es el intercambio hacia Colombia, haciendo de sus operaciones más rentables debido a la experiencia que ya han generado, con ello se ha conseguido posicionamiento y generar ingresos por los servicios prestados.

Así mismo las ventajas competitiva y comparativa se aplican al enfrentarse a un mercado colombiano donde la industria y los diferentes sectores se encuentran mayormente desarrollados teniendo la posibilidad de generar una diversificada oferta exportable que al producir en escala reduce los costos y puede competir mejor.

La obtención de economías de escala es otra de las razones que justifican los procesos de comercialización, la Nueva Teoría del Comercio de Paul Krugman (Anexo 3) puede verse reflejada en el comercio binacional, debido a que si existe volúmenes de exportación e importación altos entre las economías analizadas la operatividad en el comercio se vuelve dinámico y los precios de los servicios tanto de contratación de transporte como todos los conexos a ella se verán beneficiadas.

2.2.2 Paralización del transporte

El sistema de transporte analizado en la investigación es el terrestre, es un tipo de transporte flexible, de acuerdo a la guía logística de PRO-ECUADOR, 2015 indica que el transporte terrestre es el primer medio para trasladar mercancía de Ecuador a Colombia.

Sencillamente se indica que el transporte terrestre internacional es aquel que se realiza entre un país y otro (por ejemplo, desde Ecuador hasta Colombia y viceversa).

Para efectuar el intercambio binacional es necesario realizar el cruce de frontera, de acuerdo a la decisión 399 de la CAN se entiende que:

“Es el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos (CAN, 1997)”.

Los cruces de frontera pueden ser de dos tipos: entrada o salida, en el primer caso cuando se recibe en el territorio aduanero nacional mercaderías de otro país toman el nombre de importaciones y son de salida cuando la mercancía nacional tiene como destino la exportación. El (COPCI, 2010) además indica que el cruce de frontera se desarrollará durante los días, horas y lugares permitidos o habilitados por el director/a del SENA.

En cuanto a la paralización, al analizar a un país se debe revisar las dimensiones que trasciende las fronteras es decir abordar los problemas que afectan las relaciones internacionales.

Las paralizaciones pueden clasificarse en huelgas o paros, si el conflicto surge por iniciativa de los trabajadores, se lo denominará "Huelga"; si se origina por decisión del empleador será un paro; según la OIT es un medio legítimo que poseen los ciudadanos para hacer cumplir sus derechos.

La Constitución del Ecuador en el Art. 326 permite el derecho a la huelga, pero se prohíbe la paralización de los servicios públicos.

Las causas del paro camionero en Colombia fue básicamente por los mismos temas: costos de fletes, legalización, desequilibrio entre oferta y demanda, chatarrización de vehículos,

precios de los peajes y los combustibles (costos de operación) y el incumplimiento de acuerdos pasados por parte del gobierno (ATC, 2016)

Se resalta además la evolución de las paralizaciones de diferentes sectores entre ellos el transporte quienes han organizado por la inconformidad o no cumplimiento del gobierno, en el (Anexo 2) se detalla la evolución de las manifestaciones suscitadas en Colombia durante los últimos años.

Cabe resaltar que el paro camionero del 2016 integrado por los transportistas fue el cuarto en el gobierno de Juan Manuel Santos, ocasionado en esta ocasión por el compilado de todas las peticiones que se han acumulado durante los años anteriores.

Ahora bien, la solución a esta medida de hecho tomada por los transportadores se canalizó a través de la negociación apoyada en el diálogo. El conflicto colombiano que duro 46 días fue firmado el 22 de julio luego de cerca de 400 horas de diálogo entre el Gobierno y Transportadores de carga, en el acuerdo se pactó cumplir 26 puntos, puede visualizarse en el (Anexo 6). (MINITRANSPORTE, 2016)

Finalmente, es importante indicar la normativa referente al transporte internacional de mercancías por carretera establecida en las siguientes decisiones de la CAN (Anexo 4).

- DECISIÓN 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.
- DECISIÓN 271: Sistema Andino de Carreteras
- DECISIÓN 434: Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)
- DECISIÓN 467: Infracciones y Sanciones en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.
- DECISIÓN 502: Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF).

3 III. METODOLOGÍA

3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO

La investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio. De acuerdo a los planes y objetivos trazados en esta investigación se utilizó dos enfoques: el cuantitativo y cualitativo, cada uno tiene sus características.

3.1.1 Enfoque Cuantitativo

De acuerdo a Hernández, Fernandez, & Baptista (2010), este enfoque representa un conjunto de procesos y es secuencial (...), se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas, y se establece una serie de conclusiones. (pág.4)

Este enfoque se aplicó de primera mano, el análisis reflejó la relación de variables apoyadas y sustentadas en datos numéricos, en especial del intercambio comercial realizado durante los últimos años, también valores de volúmenes de carga, exportaciones, importaciones, declaraciones de importación y exportación valores monetarios, entre otros, los cuales permitieron determinar con exactitud y de manera detallada la realidad de la problemática mostrando resultados objetivos y confiables. Es así que este enfoque permitió realizar mediciones para analizar el comportamiento de los diferentes operadores de comercio exterior afectados por la problemática dentro del tiempo de estudio.

3.1.2 Enfoque Cualitativo

Utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación (Hernández, et al., 2010, pág. 9).

Se aplicó este enfoque al desarrollar las preguntas directrices y aquellas que son necesarias para elaborar el instrumento de recolección de información, y luego al interpretar los hallazgos a través del análisis y síntesis, con ello se logró sustentar el estudio; además de conseguir interpretar el sentir de los sujetos implicados. Este enfoque también ayudó a la comprensión profunda de la problemática, fundamentando y describiendo las variables en el marco teórico.

3.2 MODALIDAD

Es una investigación documental, porque es la base científica caracterizada por la utilización de documentos recolectados ya sean bibliográficos como libros, revistas, información en noticias, como también de la web y por otra parte se apoya en el análisis. Es una investigación de campo, de acuerdo a Herrera, Medina, Naranjo, 2014 con ella se logra obtener un estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen.

Por ello el contacto directo con la realidad y los sujetos implicados fue fundamental para lograr obtener información cualitativa. Las personas que intervienen en el intercambio colombo-ecuatoriano fueron entrevistadas, entre ellas, empresas de transporte, agencias de aduana y organismos públicos y privados.

3.3 TIPO

3.3.1 Investigación exploratoria

“El estudio exploratorio sirve para preparar el terreno” (Hernández, et al., 2010, pág. 78).

El propósito fue conseguir una visión general sobre la realidad de manera aproximativa, permitiendo sondear el problema que no ha sido estudiado anteriormente.

Para esto se acudió a conversaciones con expertos para conocer de cerca las opiniones y puntos de vista sobre la problemática estudiada y por otra parte, se acudió a la revisión de literatura tomando como referencia la revisión de estadísticas, análisis, datos para profundizar y sustentar de manera objetiva la investigación.

Con ello se consiguió acercarse al entorno investigando centrándose en comprender los problemas en el transporte y posibles efectos encontrados en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano por la paralización del transporte en Colombia.

3.3.2 Investigación descriptiva

De acuerdo a Hernández, et al., (2010), busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice, describe tendencias de un grupo o población (pág.80). La utilización de este tipo de investigación se empleó a lo largo de todo el documento caracterizando las variables, desmembrando aspectos esenciales que a través del análisis de datos permitieron describir los hallazgos para posteriormente mostrar

los efectos provocados en el intercambio comercial por causa de la paralización del transporte en Colombia.

3.4 IDEA A DEFENDER

La paralización del transporte en Colombia disminuye el intercambio comercial colombo-ecuatoriano generando pérdidas económicas a las empresas y al Estado en relación a los años 2015-2016.

3.5 DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 7. Operacionalización de Variables

V.D: Intercambio Comercial					
La paralización del transporte en Colombia disminuyo el intercambio comercial colombo-ecuatoriano generando pérdidas económicas a las empresas y al Estado en relación a los años 2015-2016.					
DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMES	FUENTES	TÉCNICA E INSTRUMENTOS
Son las exportaciones e importaciones de bienes efectuados por Ecuador y Colombia realizado en un entorno internacional abierto, regulado y controlado por un conjunto de normativas e instituciones en beneficio del comercio.	Balanza de Pagos	Balanza Comercial (Saldo Comercial)	¿Cuál es el saldo de la balanza Comercial Total del Ecuador? ¿Cuál es el saldo de la balanza Comercial entre Ecuador y la CAN? ¿Cuál es el saldo de la balanza Comercial entre Ecuador y Colombia? ¿Cuál es la balanza comercial generada por la aduana de Tulcán?	Banco Central del Ecuador (BCE), Comunidad Andina de Naciones CAN Cobus Ecuador	Fichaje (Análisis linkográfico, bibliográfico)
	Comercio Exterior	Volumen de Exportaciones	¿Cómo es la participación de las exportaciones ecuatorianas en el comercio intracomunitario con la CAN? ¿Cuáles son los principales productos de exportación de Ecuador hacia Colombia? ¿Cuáles son los principales destinos de las exportaciones del Ecuador? ¿Cuál fue la evolución de las exportaciones de Ecuador en el periodo junio-julio 2015vs2016? ¿Cuál es la participación en el Ecuador de los Distritos de Aduanas para las exportaciones por modo terrestre con Colombia?	Banco Central del Ecuador. Banco Central del Ecuador. Cobus Ecuador Cobus Ecuador, CAN Cobus Ecuador, PRO-ECUADOR.	Fichaje (Análisis bibliográfico, datos estadísticos)

	Comercio Exterior	Volumen de Importaciones	<p>¿Cómo es la participación de las importaciones ecuatorianas en el comercio intracomunitario con la CAN?</p> <p>¿Cuáles son los principales productos de importación de Ecuador desde Colombia?</p> <p>¿Cuáles son los principales orígenes de las importaciones del Ecuador?</p> <p>¿Cuál fue la variación en la recaudación de tributos en Ecuador?</p> <p>¿Cuál fue la evolución de las Importaciones de Ecuador durante los periodos junio-julio 2015vs2016?</p> <p>¿Cuál es la participación de los Distritos de Aduanas en el Ecuador para las Importaciones que ingresan por modo terrestre?</p> <p>¿Por qué medios de transporte se movilizó la carga de Importación de forma masiva en Ecuador?</p>	<p>Banco Central del Ecuador, Trade Map.</p> <p>SENAE, SRI</p> <p>Banco Central del Ecuador</p> <p>Cobus Ecuador.</p> <p>Cobus Ecuador.</p> <p>Operadores de comercio Exterior OCE´s</p>	<p>Fichaje (Análisis linkográfico, bibliográfico, datos estadísticos)</p> <p>Entrevista</p>
		Número de empresas que intervienen en el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia.	<p>¿Cuáles Operadores de comercio Exterior OCE´s de Ecuador participan en el intercambio comercial con Colombia?</p> <p>¿Cómo ha sido la operatividad de las empresas ecuatorianas en el intercambio comercial?</p>	<p>SENAE Infoaduana Ecuador</p>	<p>Fichaje (Análisis linkográfico de datos)</p>

Fuente: Investigación

Elaborado por: Benítez Johann.

V.I: Paralización del transporte en Colombia.

La paralización del transporte en Colombia disminuyó el intercambio comercial colombo-ecuatoriano generando pérdidas económicas a las empresas y al Estado en relación a los años 2015-2016.

DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	FUENTES	TÉCNICA E INSTRUMENTOS
Es un conflicto que se suscita entre uno o más sindicatos de trabajadores del transporte de carga por carretera contra el gobierno, con el objeto de que se establezcan nuevas condiciones de trabajo o se modifiquen las vigentes, tales conflictos pueden darse por obtener ciertas mejoras en lo laboral para lograr el objetivo que persiguen.	Intereses	Número de pedidos solicitados por los transportistas	¿Cuáles fueron los pedidos solicitados por los transportistas al gobierno colombiano para poner fin a la protesta del paro camionero? ¿Cuáles son las causas del conflicto que generó la paralización del transporte en Colombia?	Gremio de Transporte de Colombia (ACC) Ministerio de transporte de Colombia (MINITRANSPORTE)	Ficha bibliográfica Entrevista.
	Político	Número de gremios que apoyaron la paralización	¿Qué asociaciones del transporte apoyaron el paro camionero en Colombia?	Ministerio de transporte de Colombia (MINITRANSPORTE)	Ficha bibliográfica
	Público (Gobierno)	Número de acciones que adoptó el gobierno colombiano	¿Qué medidas implementó el gobierno colombiano para solucionar el conflicto?	Ministerio de transporte de Colombia (MINITRANSPORTE). Cámara de comercio de Ipaiales; ACC	Ficha bibliográfica Entrevista.
	Económico	Variación de los Ingresos	¿Cuáles son los efectos económicos en los ingresos para las empresas de transporte terrestre de carga, agencias de aduana, exportadores e importadores ecuatorianos por el paro en Colombia? ¿Cuál es el monto económico de pérdida para los principales operadores de comercio exterior en Tulcán?	Banco Central del Ecuador Cobus Ecuador Operadores de comercio Exterior OCE's	Ficha bibliográfica, Análisis estadístico. Entrevista.

Fuente: Investigación

Elaborado por: Benítez J.

3.6 MÉTODOS UTILIZADOS

Dentro del análisis se estudió la operatividad de los (OCE's) Operadores de Comercio Exterior, se refiera a empresas de transporte de carga, exportadores e importadores y agencias de aduana quienes efectúan dicha actividad para dar lugar al intercambio comercial con y hacia Colombia.

Se contó con un software informático Cobus Group Ecuador, que proporciona datos actualizados sobre el movimiento de carga por las aduanas a nivel regional de Latinoamérica, esta base proyecta datos con registros mensuales de carga de exportación e importación y de regímenes aduaneros, son datos preliminares de las variables que son necesarios agruparlos y combinarlos con ayuda de las herramientas en Excel.

Esto se realiza filtrando la información de exportaciones e importaciones de forma mensual, con todos los medios de transporte y por todas las aduanas nacionales del país logrando recopilar la información necesaria para el estudio.

Al contar con esta herramienta se trabajó con el 100% de la información de los trámites generados durante el 2015 y 2016; es un estudio donde se comparó el periodo 2015 meses de junio-julio que fue año normal sin paralización frente a 2016 con paralización, desde esa perspectiva se procuró contrastar la información buscando la afectación en las operaciones de comercio exterior.

El estudio se centró en el análisis científico-metodológico de las dos variables fundamentales: exportaciones e importaciones por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán. De esto se desprende el estudio de:

- Balanza comercial Ecuador-Colombia
- Volumen y valores monetarios de exportación e importación.
- Declaraciones aduaneras de exportación e importación.
- Participación de las Direcciones Distritales de Aduana del Ecuador en el comercio binacional.
- Productos comercializados entre Ecuador y Colombia.
- Empresas que realizan trámites de exportación e importación

- Empresas de transporte que realizan cruces de frontera.
- Recaudación de tributos por parte del SENA E.

Así mismo se hizo uso de la siguiente información:

Base de datos sobre el catálogo de OCE´s suministrada por el (SENAE) Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, siendo importante para ubicar a los operadores analizados y también estadísticas sobre valores recaudados en lo referente a tributos del comercio exterior durante los periodos 2015-2016

Para el **análisis cuantitativo** se utilizó el análisis de regresión lineal en base al principio de mínimos cuadrados $Y = a + bx$, el fin fue modelar o estimar como debieron comportarse las exportaciones e importaciones al año 2016 y sobre todo los meses de análisis, posteriormente se aplicó cálculo de variaciones a los datos pudiendo comparar resultados.

“Tasa de variación” Indicador para medir los incrementos o disminuciones.

La tasa de variación aplicada a las variables (exportaciones e importaciones) es una medición empleada para estudiar los incrementos o disminuciones que experimentan dichas variables en determinados periodos de tiempo, en este caso los periodos 2015-2016.

$$\text{Tasa de variación} = \frac{(\text{Importaciones del 2016} - \text{Importaciones del 2015})}{\text{Importaciones del 2015}} * 100$$

Por lo tanto: Tasa de variación = $[(5-8)/8] \times 100 = -37.5$. Es decir, al obtener un valor negativo se puede concluir que las importaciones variaron negativamente en un 37,5 %, por lo que las compras decrecieron en dicho periodo.

Para el **análisis cualitativo** de las entrevistas se hizo uso de los métodos del análisis y síntesis, para ello se realizó un examen de datos a través de la técnica de la caracterización señalando elementos relevantes y repetitivos en las entrevistas con ellos se aplica la triangulación de datos, es decir que la información obtenida se convalida con información obtenida entre los entrevistados. Esto de acuerdo con la metodología de cualitativa de a Vargas, Xavier, 2011 sobre cómo hacer investigación cualitativa.

3.6.1 Población y muestra

La población para Herrera, et al., (2008) en el libro Tutorías de la Investigación Científica indica que: “Es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características (pág. 98)”. De acuerdo a ello la población investigada dentro del estudio se tiene:

Tabla 8. Población y muestra

N°	POBLACIÓN	NOMBRE	CONTACTO
1	Representante de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi (ATPC).	Sr. Patricio Rodríguez	0994864275
1	Representante de la Asociación Colombiana de Camioneros sede Ipiales (ACC).	Sr. Alcizar Coral	+573154787395
1	Agente de Aduana en Ecuador	Lic. Eduardo Higuera	0969059295
1	Importador en Ecuador (Comercial Carchi)	Sra. Silvia Benavides	298 0645
1	Exportador en Ecuador	Sr. Hernando Castro	62982173
1	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)- Director SENAE Tulcán	Msc. José Arauz	0998022905
1	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN)-Director DIAN Ipiales	Dr. Camilo Andrés Torres	+7732278
1	Presidente Cámara de Comercio de Tulcán	Ing. Diego Tarupí	0990026874
1	Presidente ejecutivo Cámara de Comercio de Ipiales	Harold Delgado G.	+573187070224
1	Delegado del Gobierno de Colombia ante la Cámara de Comercio de Ipiales	José Orlando Gil M.	+573105363684
1	Representante de Pro-Ecuador	Ing. Oscar Ruano	062960299
$\Sigma = 11$			

Elaborado por: Benítez J.

El estudio aplica el muestreo no probabilístico, como afirma Hernández, et al., (2010) “la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o de quien hace la muestra (pág. 176)”.

En un inicio se mantuvo el muestreo intencional donde se tomó en cuenta el criterio del investigador, posteriormente se amplió, llegándose a convertir en un tipo de muestreo por decisión de expertos, logrando con ello profundizar y comprender de mejor manera la problemática y las posibles soluciones.

La muestra se utiliza para efectuar entrevistas a los OCE's para fundamentar de manera cualitativa la investigación.

3.6.2 Técnicas para la recolección de datos

Para la recolección de datos de forma cualitativa se aplicó la entrevista misma que tiene un cuestionario semi estructurado dirigido para Operadores de Comercio Exterior OCE'S y representantes de los diferentes organismos estatales y privados de Ecuador y Colombia, permitiendo con ello complementar la información recabada.

3.7 ANÁLISIS ESTADÍSTICO

A continuación, se presenta el análisis del intercambio comercial entre Ecuador y Colombia durante los periodos de estudio, posteriormente se analiza la afectación a los Operadores de Comercio Exterior OCE's por efecto del problema planteado pudiendo con ello evaluar su afectación.



Colombia es nuestro principal socio estratégico para las exportaciones de productos, el vecino del norte es la cuarta mejor economía de América Latina y Ecuador ha sabido aprovechar la privilegiada situación geográfica y los beneficios que les otorga ser vecinos y miembros de la Comunidad Andina (CAN).

3.7.1 Balanza comercial Total del Ecuador.

La balanza comercial demuestra los saldos deficitarios o superavitarios entre las exportaciones menos las importaciones ecuatorianas durante los periodos analizados.

Tabla 9. Balanza Comercial del Ecuador 2012-2016 (FOB-Miles de USD)

Intercambio comercial	2012	2013	2014	2015	2016
Exportaciones	23.764,8	24.750,9	25.724,4	18.330,6	16.797,7
Importaciones	24.205,4	25.825,9	26.447,6	20.460,2	15.550,6
Saldo	-440,6	-1.075,0	-723,2	-2.129,6	1.247,0

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez Johann

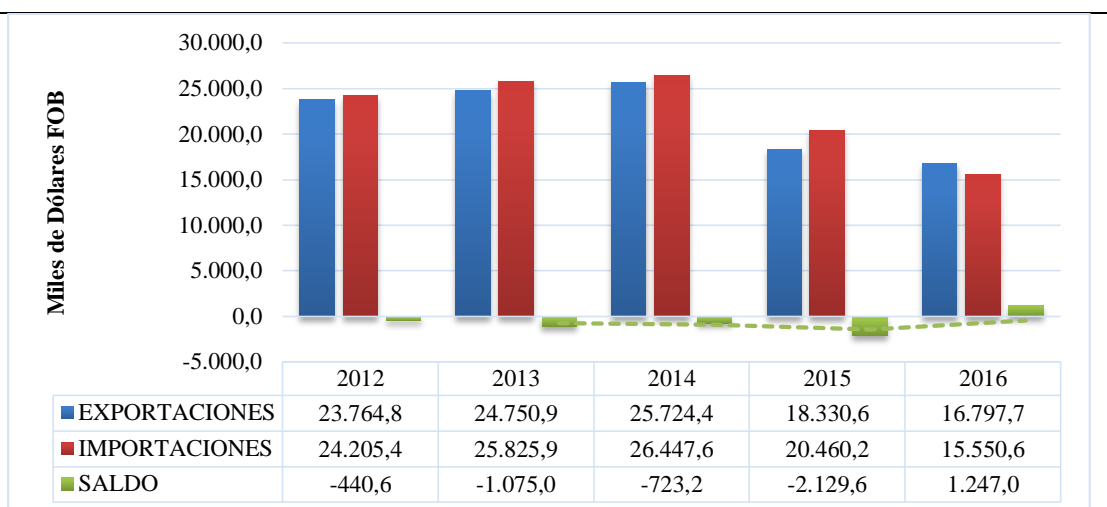


Gráfico 4. Balanza comercial total del Ecuador 2012-2016

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez Johann

Los años 2012 y 2014 son periodos donde se generó menor déficit, siendo el 2014 el año que concibió mayor intercambio comercial con el mundo. Durante los periodos analizados solamente en el 2016 se obtuvo superávit comercial, se explica porque las exportaciones superaron a las importaciones en 1 247 millones de dólares FOB, frente al 2015 donde existió un déficit cerca de los 2 130 millones.

3.7.2 Balanza comercial Ecuador VS. Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Tabla 10. Balanza Comercial Ecuador VS. Comunidad Andina de Naciones (CAN)- (Miles de USD)

Intercambio comercial	2012	2013	2014	2015	2016
Exportaciones	3.069,0	2.836,9	2.559,2	1.754,7	1.776,4
Importaciones	3.238,2	3.242,20	3.234,0	2.643,0	2.224,4
Saldo	-169,2	-405,3	-674,8	-888,3	-448,1

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez Johann

Como se puede observar la relación comercial de Ecuador frente a la CAN presenta saldos deficitarios durante los últimos cinco años, tanto las importaciones como las exportaciones muestran una tendencia a la baja, el 2015 es el año que mayor déficit presentó la balanza -888.3 millones de dólares, mientras que en 2016 las cifras tendieron a equilibrarse pero a pesar de ello el déficit sumó los -448,1 millones de dólares FOB.

La CAN integrada por Perú, Colombia, Ecuador y Bolivia es uno de los principales

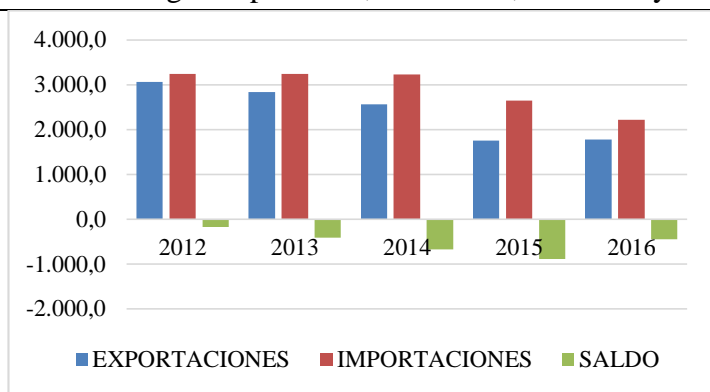


Gráfico 5. Balanza comercial del Ecuador vs CAN 2012-2016 (Millones de USD FOB)

Fuente: BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez Johann

bloques económicos con los que el país intercambia sus productos principalmente manufactureros, que de acuerdo a Pro-Ecuador, los principales productos exportados por el país al grupo andino son atunes en conservas, tableros de madera, aceites de palma y

otros.

3.7.3 Destinos de las exportaciones del Ecuador.

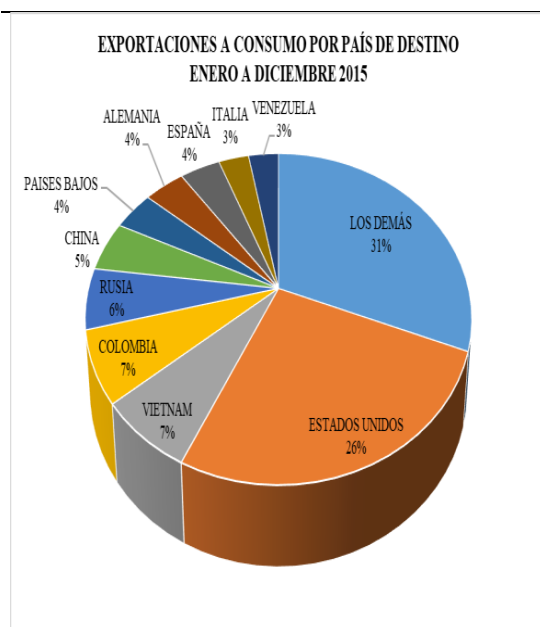


Gráfico 6. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2015.

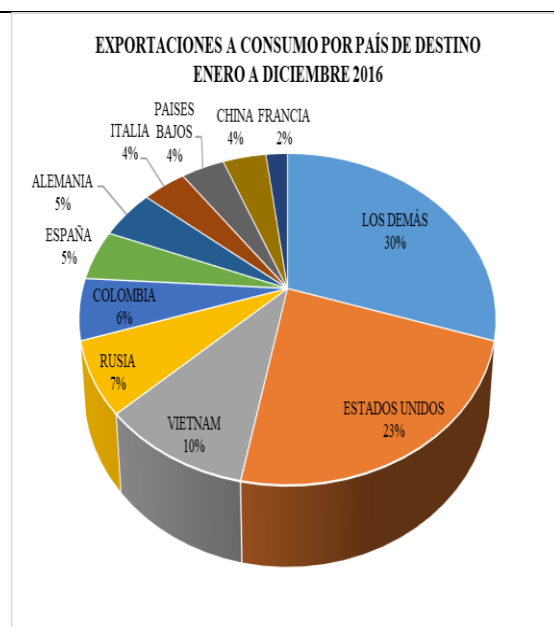


Gráfico 7. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2016.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), Informes de Gestión 2015,2016

Tabla 11. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2015 (Millones USD-FOB)

PAÍS DESTINO	FOB (\$ MILLONES)	% PART. FOB
ESTADOS UNIDOS	3.065	26,22%
VIETNAM	787	6,73%
COLOMBIA	773	6,61%
RUSIA	725	6,20%
CHINA	561	4,80%
PAÍSES BAJOS	522	4,47%
ALEMANIA	515	4,40%
ESPAÑA	484	4,14%
ITALIA	323	2,76%
VENEZUELA	322	2,76%
LOS DEMÁS	3.615	30,92%
TOTAL	11.693	100%

Tabla 12. Destino de las Exportaciones FOB a consumo Enero a diciembre 2016 (Millones USD-FOB)

PAÍS DESTINO	FOB (\$ MILLONES)	% PART. FOB
ESTADOS UNIDOS	\$ 2.587	22,84%
VIETNAM	\$ 1.167	10,30%
RUSIA	\$ 803	7,09%
COLOMBIA	\$ 750	6,62%
ESPAÑA	\$ 548	4,84%
ALEMANIA	\$ 527	4,65%
ITALIA	\$ 457	4,03%
PAÍSES BAJOS	\$ 422	3,73%
CHINA	\$ 412	3,64%
FRANCIA	\$ 279	2,47%
LOS DEMÁS	\$ 3.374	29,79%
TOTAL	\$ 11.327	100%

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), Informes de Gestión 2015,2016

Las tablas 11 y 12 indican lo que Ecuador ha exportado durante 2015 y 2016 según los países y valor FOB. El principal destino de las exportaciones del Ecuador durante 2015 y 2016 fue Estados Unidos con una participación del 26% y 23% respectivamente, le sigue Vietnam 6,67% y 10,3%; en 2015 Colombia posicionó el tercer lugar y para el siguiente año bajo un puesto siendo superado por Rusia.

3.7.4 Orígenes de las importaciones del Ecuador

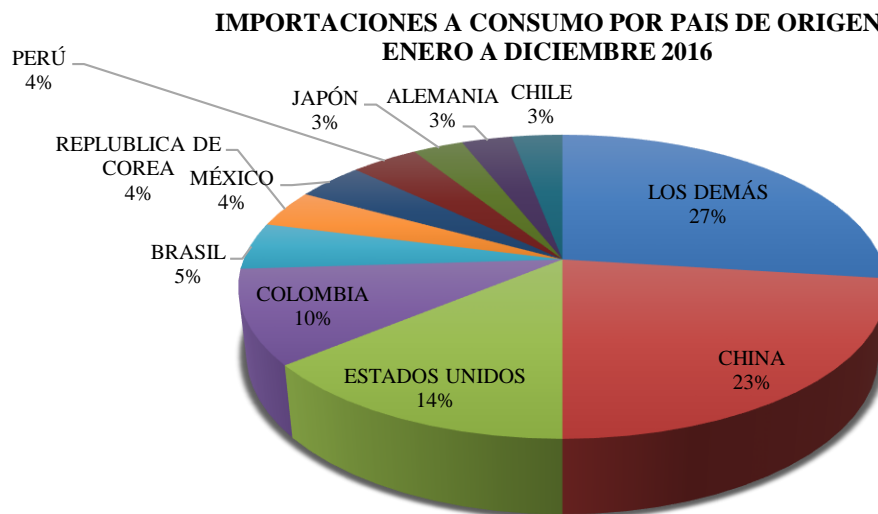


Gráfico 8. Importaciones CIF no petroleras por país de origen año 2016.

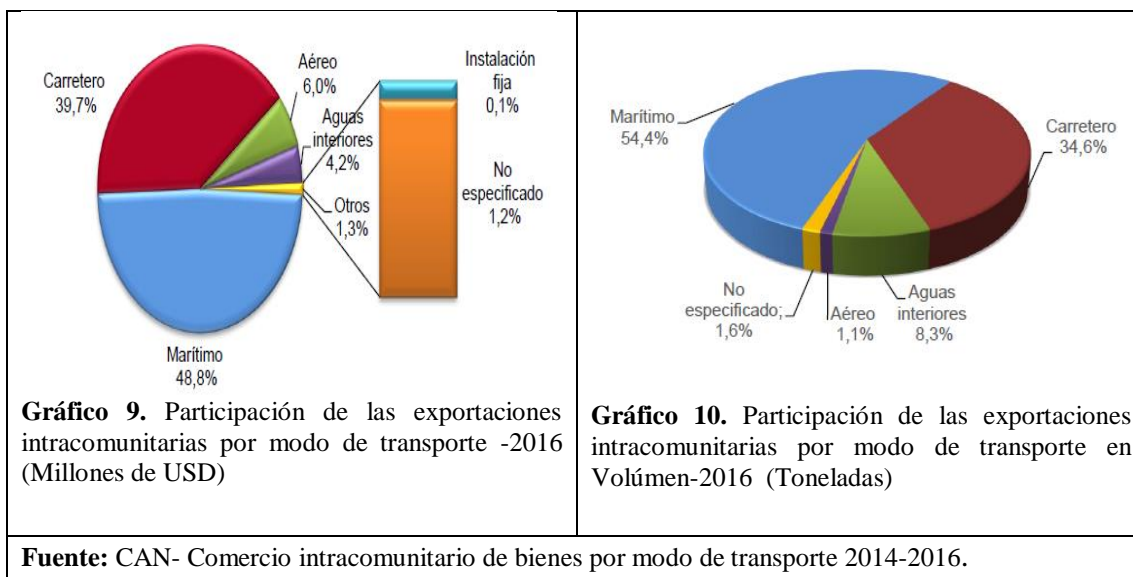
Fuente: SENA, Informe de Gestión 2016. https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/m_InformeGestion.pdf

El gráfico 8 refleja la participación de aquellos países de los que mayormente se ha importado durante el año 2016, se observa que Colombia ha importado en ese año el 10% del valor total, países como China y Estados Unidos siguen siendo nuestros mayores proveedores.

3.7.5 Comercio intracomunitario en la CAN y participación de los modos de transporte.

A continuación, se analiza la evolución de los intercambios comerciales de exportación e importación por modo de transporte dentro de la Comunidad Andina con ello se determina la importancia y participación del modo de transporte terrestre dentro de la CAN.

3.7.5.1 Exportaciones intracomunitarias en la CAN



Los bienes exportados entre los países de la CAN durante el 2016 fueron movilizados en su mayoría por los modos de transporte marítimo y terrestre, tanto en valores monetarios como en volumen el modo terrestre ocupa el segundo lugar con participaciones de 39,7% y 34,6% respectivamente indicando su importancia para comercio exterior dentro de la Comunidad Andina.

3.7.6 Exportaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.

Tabla 13. Exportaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.

Modo de transporte	Millones de dólares			Var% 2016/2015	Toneladas			Var% 2016/2015
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
Marítimo	1669	1032	1127	↑ 9,2	2292726	2434411	2861854	↑ 17,6
Terrestre	830	678	572	↓ -15,6	631598	604820	593468	↓ -1,9
Aéreo	44	40	63	↑ 57,5	1076	1341	2191	↑ 63,4

Fuente: Adaptado de CAN- Comercio intracomunitario de bienes por modo de transporte 2014-2016.

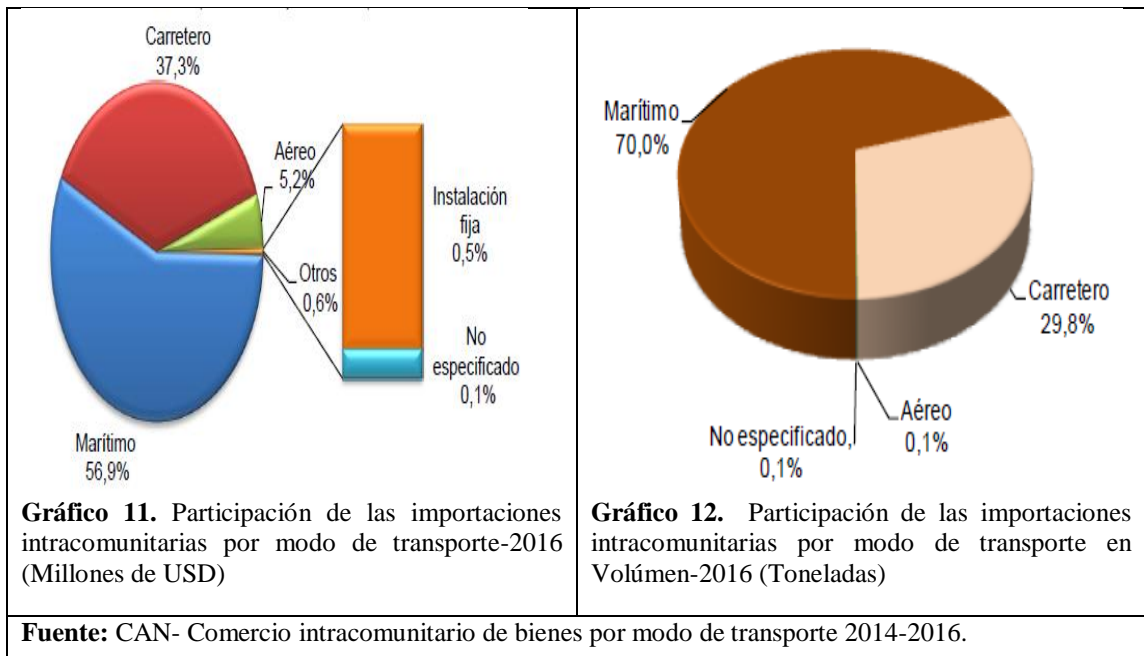
Elaborado por: Benítez Johann

Las exportaciones intracomunitarias del Ecuador por modo terrestre desde el año 2015 han tendido a la baja tanto en valor como en volumen, en el año 2016 la caída se mostró más notoria desplomándose 15,6% puntos al pasar de 678 millones de USD en 2015 a 572 millones en 2016 y en volumen una reducción de 1,9% puntos; la salida de productos

embarcados en el transporte marítimo y aéreo tendieron al alza, esto puede deberse por la menor salida de mercancía por la Aduana de Tulcán.

A pesar de ello se denota que el transporte terrestre es el segundo medio más utilizado para el transporte internacional de Ecuador hacia la CAN.

3.7.7 Importaciones intracomunitarias en la CAN



Las importaciones intracomunitarias realizadas en el 2016 presentan una situación casi similar a las exportaciones, según los distintos modos de transporte se evidencia que el marítimo es el principal modo de transporte seguido por el terrestre y el aéreo, en valores monetarios las participaciones corresponden a 56,9% y 37,3% y 5,2% respectivamente.

El 70% del volumen importado dentro de la CAN lo realiza el modo marítimo mientras que el 29,8% de participación corresponde al transporte terrestre y apenas el 0,1% se moviliza por aéreo.

3.7.8 Importaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.

Tabla 14. Importaciones intracomunitarias del Ecuador por modo de transporte.

Modo de transporte	Millones de dólares			Var% 2016/2015	Toneladas			Var% 2016/2015
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
Terrestre	1558	1240	1032	↓ -16,8	842755	727484	625977	↓ -14,0
Marítimo	1112	1017	940	↓ -7,6	806907	861067	939726	↑ 9,1
Aéreo	320	267	173	↓ -35,2	4526	4418	4582	↑ 3,7

Fuente: Adaptado de CAN- Comercio intracomunitario de bienes por modo de transporte 2014-2016

Elaborado por: Benítez Johann

Las Importaciones por modo de transporte marítimo y aéreo tendieron a crecer 9,1% y 3.7% respectivamente en términos de volumen, mientras que el transporte terrestre cayó 14% en relación al año anterior. En las importaciones medidas en millones de dólares se observa que la variación entre 2016 y 2015 la participación de los medios de transporte tiende a disminuir, se observa además que por el modo terrestre se maneja mayor valor monetario y la reducción alcanza los 208 millones de USD, es decir -16,8%.

3.7.9 EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES 2015

3.7.10 Principales productos importados por Ecuador desde Colombia 2015

La figura 13 muestra el top ten de los principales productos importados por Ecuador desde Colombia en el año 2015 medidos en miles de dólares FOB.

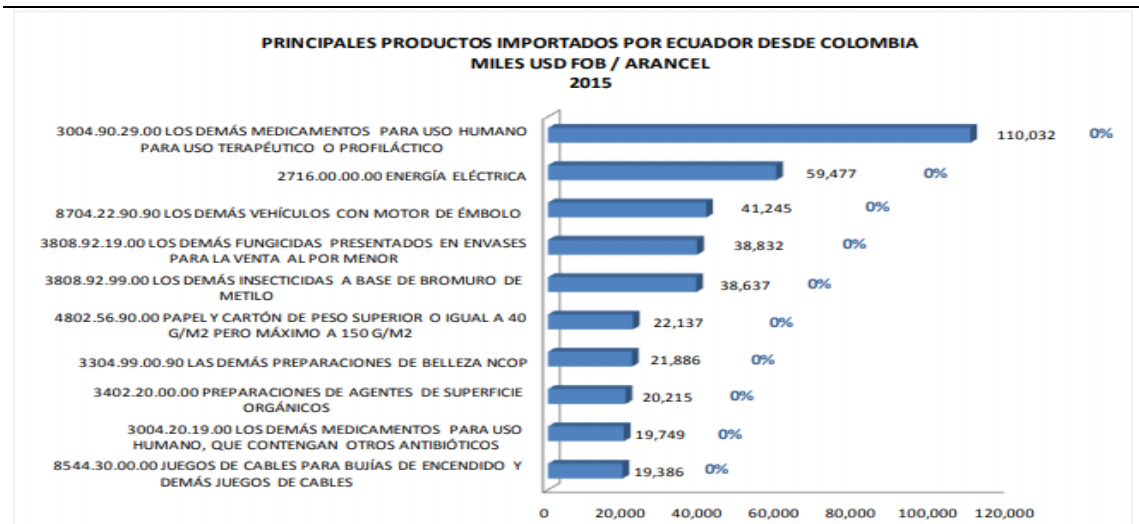


Gráfico 13. Principales productos importados por Ecuador desde Colombia Miles USD FOB 2015

Fuente: Recuperado de Colombia Ficha Técnica país 2016-http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/09/PROEC_FT2016_Colombia_Septiembre.pdf

Desde Colombia las cinco subpartidas principales que se importaron durante el 2015 fueron: los demás medicamentos para uso humano, energía eléctrica, vehículos automóviles, productos de las industrias químicas como fungicidas, insecticidas y finalmente papel y cartón.

3.7.11 Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones.

Para el análisis sobre la participación de los Distritos aduaneros que intervienen en la importación desde Colombia se hace referencia a dos parámetros, el primero en relación a los valores totales en valor CIF millones de Dólares y el segundo al Peso neto manifestado.

Tabla 15. Participación en valor CIF y Toneladas de los Distritos Aduaneros en las importaciones 2015.

Aduana	CIF-USD 2015	%
Guayaquil Marítimo	484.102.926,47	26%
Esmeraldas	3.496.109,82	0,19%
Manta	11.867.281,07	1%
Quito	292.051.773,87	16%
Guayaquil Aéreo	25.648.903,45	1%
Cuenca	4.941,80	0%
Tulcán	991.527.620,83	54%
CEBAF San Miguel	32.807.173,54	2%
Total	1.841.506.730,85	100%

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J.

Aduana	Peso Neto TM 2015	%
Guayaquil Marítimo	208.263,60	32%
Esmeraldas	2.010,85	0%
Manta	4.370,06	1%
Quito	4.046,40	1%
Guayaquil Aéreo	419,72	0%
Cuenca	0,04	0%
Tulcán	410.539,10	64%
CEBAF San Miguel	11.652,84	2%
Total	641.302,62	100%

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La participación de las aduanas que intervienen en las importaciones con Colombia durante el periodo 2015 se encuentra liderada por la Dirección Distrital Tulcán que es la aduana terrestre que participa del mayor porcentaje de las importaciones desde Colombia tanto en valor CIF y Peso neto con el 54% y 64%, mientras que por CEBAF San Miguel se moviliza un mínimo porcentaje 2%.

La aduana marítima que mayor participación tiene en las importaciones es Guayaquil 26% en relación al CIF y 32% en relación al peso neto manifestado, mientras que por Esmeraldas y Manta el porcentaje es bajo.

3.7.12 Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2015 (Miles de USD)

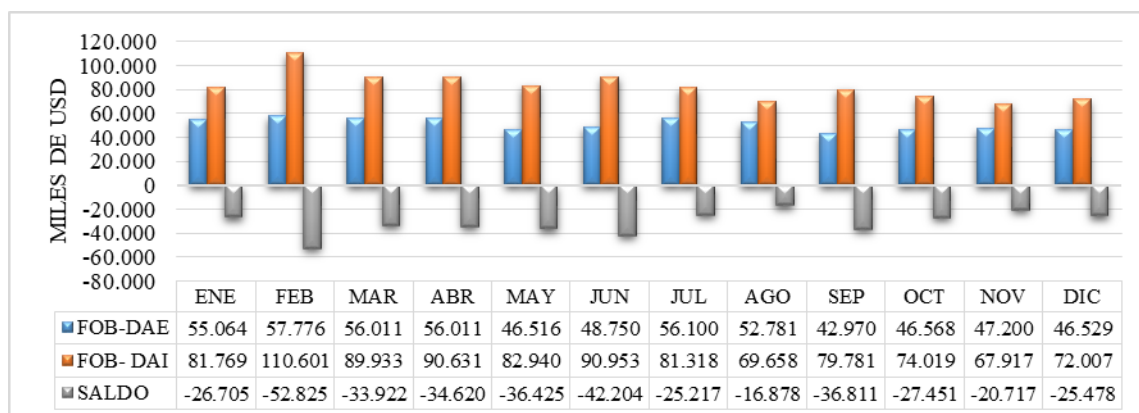


Gráfico 14. Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2015 (Miles de USD)

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La balanza comercial medida en miles de dólares FOB en la dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante los meses de enero a diciembre del 2015 presenta saldos deficitarios en todos los meses, esto se debe a que las importaciones superan a las exportaciones aproximadamente en el 64% anual.

3.7.13 Volumen de Importación en relación con las Aduanas en 2015.

Tabla 16. Volumen mensual de importación Aduanas del Ecuador-2015 (Toneladas)

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	17.600,85	29,91	292,64	35.235,54	0,00
Febrero	13.822,38	26,62	414,16	40.919,61	1.327,27
Marzo	19.167,38	32,97	437,92	15.314,53	2.611,47
Abril	21.162,59	27,51	372,65	40.047,96	1.335,29
Mayo	17.705,55	36,35	355,82	37.091,64	595,85
Junio	20.987,61	35,39	325,56	36.959,44	455,82
Julio	16.913,63	43,79	292,35	39.253,16	950,57
Agosto	16.267,82	26,47	275,86	33.311,14	631,77
Septiembre	15.362,81	41,44	354,88	33.837,31	1.320,44
Octubre	17.416,87	36,92	275,59	34.856,76	657,12
Noviembre	15.100,94	43,60	375,67	30.967,42	1.049,36
Diciembre	16.755,17	38,76	273,30	32.744,61	717,88
TOTAL	208.263,60	419,72	4.046,40	410.539,10	11.652,84

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La tabla anterior muestra la información correspondiente a las cinco aduanas más representativas en las importaciones desde Colombia, se refleja el peso neto declarado por

las aduanas nacionales producto de las importaciones mensuales realizadas en 2015, en total se movilizó desde Colombia hacia el Ecuador 634.921,66 Toneladas (TM); por la aduana de Tulcán fue el paso fronterizo por donde se ingresó el mayor volumen 410.539.10 (TM) representando el 64% del total.

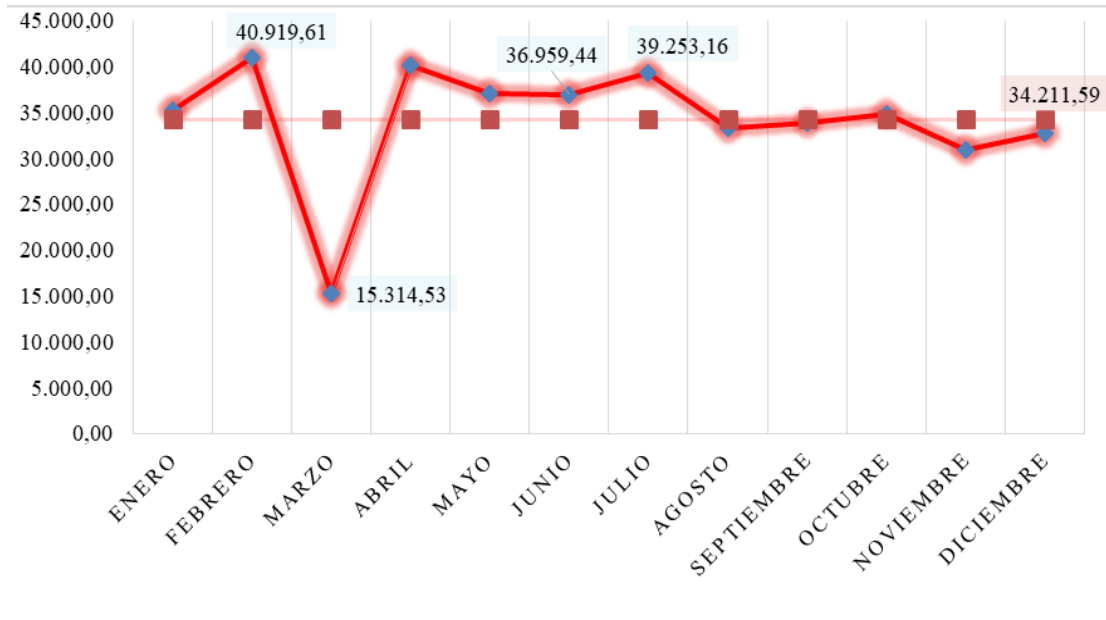


Gráfico 15. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2015 (Toneladas)

Fuente: Cobus Group

El volumen de importación en promedio por la dirección Distrital de Aduanas Tulcán en 2015 fue de 34.211,59. El mes de marzo refleja la mayor caída del año en el peso neto manifestado llegando a un piso de 15.314,53 TM, así como febrero fue el mes donde mayor volumen se declaró 40.919,61 TM mientras que durante los meses de junio y julio se presentó un leve crecimiento del 6,2% por mencionada aduana.

3.7.14 Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2015

Durante los meses de junio y julio del 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se declaró (\$179.457.332 Dólares) representando el 19% del valor total tramitado por dicha aduana, en promedio en aquel año el CIF fue de 82.627 millones.

Tabla 17. Valor CIF-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2015.

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	47.822.345,22	1.955.073,49	60.922.960,97	85.496.257,21	0,00
Febrero	32.125.614,23	1.417.216,71	17.533.767,06	115.122.454,17	10.651.525,72
Marzo	34.008.529,24	1.324.127,94	19.012.830,44	50.576.007,81	15.065.232,82
Abril	48.236.208,17	2.535.593,17	15.529.311,54	94.838.129,31	3.866.433,85
Mayo	38.873.287,45	1.580.784,22	20.006.158,43	86.400.872,45	246.824,83
Junio	44.562.553,18	1.827.188,23	23.376.771,00	94.526.656,15	164.903,71
Julio	40.677.126,87	1.791.658,01	14.841.998,22	84.930.676,11	481.415,66
Agosto	35.996.708,57	979.636,48	14.236.923,15	72.826.110,78	519.843,46
Septiembre	38.462.065,46	1.962.993,45	18.461.564,00	82.934.645,14	718.167,02
Octubre	38.505.257,73	1.875.252,13	13.384.131,15	77.381.571,08	327.365,39
Noviembre	40.446.511,15	3.850.048,14	60.235.174,63	71.031.268,71	451.751,14
Diciembre	44.386.719,20	4.549.331,48	14.510.183,28	75.462.971,91	313.709,94
TOTAL	484.102.926,47	25.648.903,45	292.051.773,87	991.527.620,83	32.807.173,54

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

3.7.15 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2015

Tabla 18. Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2015

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	414	765	386	1673	0
Febrero	354	1069	434	2061	7
Marzo	385	956	393	1079	76
Abril	519	776	484	2292	39
Mayo	422	600	443	2121	21
Junio	455	643	442	2119	16
Julio	499	976	459	2198	32
Agosto	386	940	372	1870	23
Septiembre	421	833	454	2125	36
Octubre	443	646	388	2051	25
Noviembre	430	655	421	1941	27
Diciembre	457	671	360	2024	27
TOTAL	5185	9530	5036	23554	329

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante este periodo en las cinco aduanas analizadas se realizaron en total 43.634 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) las cuales fueron declaradas por los agentes de aduana. Los datos demuestran que por la aduana de Tulcán se genera el 56% de las declaraciones mientras que por el resto el 44%.

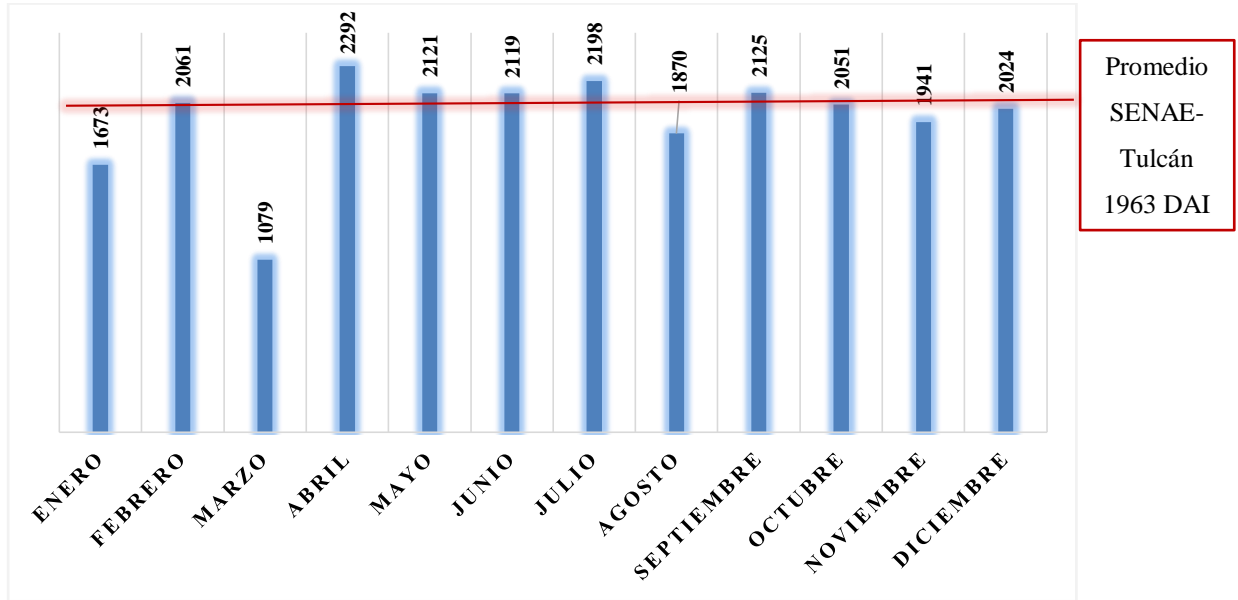


Gráfico 16. DAI mensuales Aduana de Tulcán 2015

Fuente: Cobus Ecuador

Elaborado Por: Benítez. J

Por la aduana de Tulcán en promedio mensualmente se realizaron 1963 DAI.

3.7.16 AGENTES DE ADUANA

3.7.17 Participación de los Agentes de Aduana en las importaciones desde Colombia 2015

Durante el 2015 se determina la participación de 248 Agentes de Aduana a nivel nacional quienes participaron en la importación desde Colombia generando 43.634 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI).

En ese año se registra la participación de 81 Agencias de Aduana que declararon por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán cerca del 54% del total declarado a nivel nacional es decir por la aduana de Tulcán se declaró 23.554 DAI.

Tabla 19. Top Ten- Agencias de Aduana con relación a las DAI generadas junio-julio 2015 por la Aduana de Tulcán.

N°	Agente de Aduana	Total, DAI Generadas 2015	DAI Generadas 2015	
			Junio	Julio
1	01901980: GONZÁLEZ ESCOBAR NORA CATALINA	2821	264	268
2	01904998: YÉPEZ NARVÁEZ MIGUEL RODRIGO	2386	251	222
3	01900857: BURBANO BENÍTEZ VINICIO RENE 01902441: TORRES & TORRES AGENTES DE	1972	189	187
4	ADUANAS TTADAD C.A.	1961	106	224
5	01901081: CANO ENRÍQUEZ NELSON RAÚL	1893	157	170
6	01902017: GOYES BURBANO WILSON LIBARDO	1560	149	154
7	01900007: ROCALVI S.A. 01902224: HIGUERA SUAREZ EDUARDO	1306	87	94
8	SALOMÓN 01900008: FMA FRANCISCO MOSQUERA	1170	116	104
9	AULESTIA CIA. LTDA. 01900415: ARGOTI ENRÍQUEZ GUILLERMO	1110	99	90
10	MARCELO	784	81	70
TOTAL		16963	1499	1583

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Los 10 Agentes fedatarios entre junio y julio del 2015 generaron 3082 DAI.

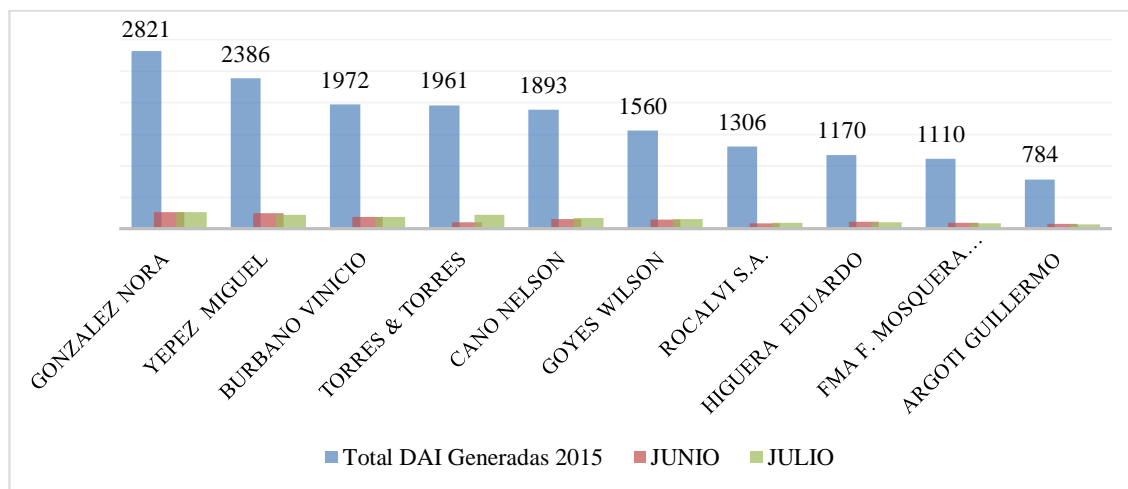


Gráfico 17. Top Ten-Agentes de Aduana y DAI declaradas por el Distrito Tulcán-2015

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La Agencia Nora González lidera la lista con 2821 DAI (12%), seguido de Yépez Miguel con 2386 DAI correspondiente al 10% y en tercer lugar Burbano Vinicio con 1972 DAI perteneciente al 8% al igual que la agencia Torres y Torres, en total las diez agencias de aduana generaron 16.963 DAI.

3.7.18 IMPORTADORES

3.7.19 Importadores en relación al Valor CIF-USD por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2015.

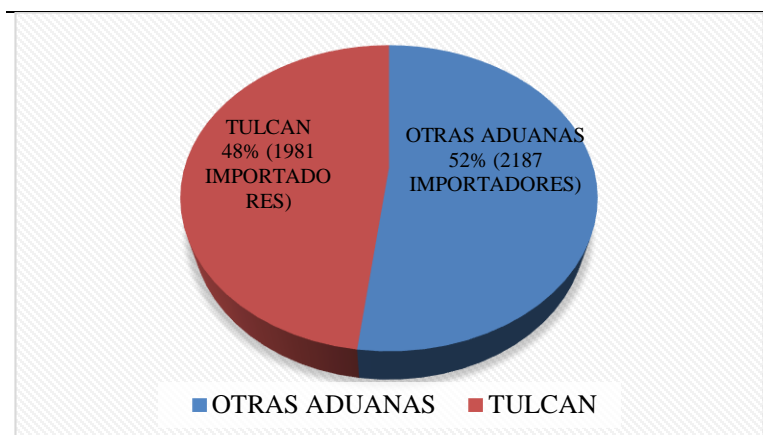


Gráfico 18. Importadores en relación a la aduana por donde tramitan.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante los meses de enero a diciembre del 2015 a nivel nacional se refleja la participación de 4168 importadores de los cuales 1981 de ellos representan el (48%) realizan sus importaciones por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

3.7.19.1 Importadores por la Aduana de Tulcán con relación al CIF mensual 2015

Tabla 20. Top Ten- Principales empresas Importadoras de productos de Colombia en 2015

N°	EMPRESA	ADUANA	CIF 2015- USD	%	JUNIO & JULIO USD	%
1	PRODUCTOS FAMILIA SANCELADA DEL ECUADOR S.A	TULCÁN	33.873.801	14%	7.598.763	20%
2	MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. MAVESA	TULCÁN	31.245.814	13%	2.487.352	7%
3	TEOJAMA COMERCIAL SA	TULCÁN	27.998.493	12%	775.401	2%
4	KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A.	TULCÁN	27.461.262	11%	6.855.305	18%
5	PAT PRIMO ECUADOR COMERCIALIZADORA S.A.	TULCÁN	26.062.282	11%	4.164.537	11%
6	CORPORACIÓN DISTRIBUIDORA DE ALIMENTOS S.A. CORDIALSA	TULCÁN	20.245.884	8%	2.437.111	7%
7	CEDETEC S.A.	TULCÁN	19.334.175	8%	4.423.556	12%
8	GRUPO TRANSBEL S.A.	TULCÁN	18.784.417	8%	2.430.306	7%
9	PRODUCTOS AVON ECUADOR S.A.	TULCÁN	18.507.664	8%	3.481.322	9%
10	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	TULCÁN	16.953.631	7%	2.585.398	7%
TOTAL TOP TEN			240.467.423	100%	37.239.052	100%
*	LAS DEMÁS EMPRESAS	TULCÁN	751.060.197		142.218.280	

Fuente: Cobus Ecuador

Elaborado Por: Benítez. J

La Tabla 20 refleja el Top Ten de las empresas que realizan sus importaciones por la aduana de Tulcán periodo 2015 desde Colombia, la lista está ordenada en base al valor CIF generado durante dicho año debido a que el interés de la investigación se centra en analizar el impacto económico.

Se evidencia que las importadoras son de las provincias diferentes a la zona de integración y las más representativas son: Productos Familia ocupando la primera posición con un valor un valor CIF anual de \$33.873.801 Dólares y representa el 14% y de \$7.598.763 USD generados entre junio y julio correspondiente al 20%, estos porcentajes son en relación al total de las empresas importadoras clasificadas en este Top Ten, en segundo lugar Maquinarias y Vehículos S.A. MAVESA con \$31.245.814 (13%) y 2.487.352 entre junio y julio, representa el 7% y en la décima posición se ubica OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A con \$ 16.953.631 (7%) USD anual y \$2.585.398 (7%) USD entre junio y julio.

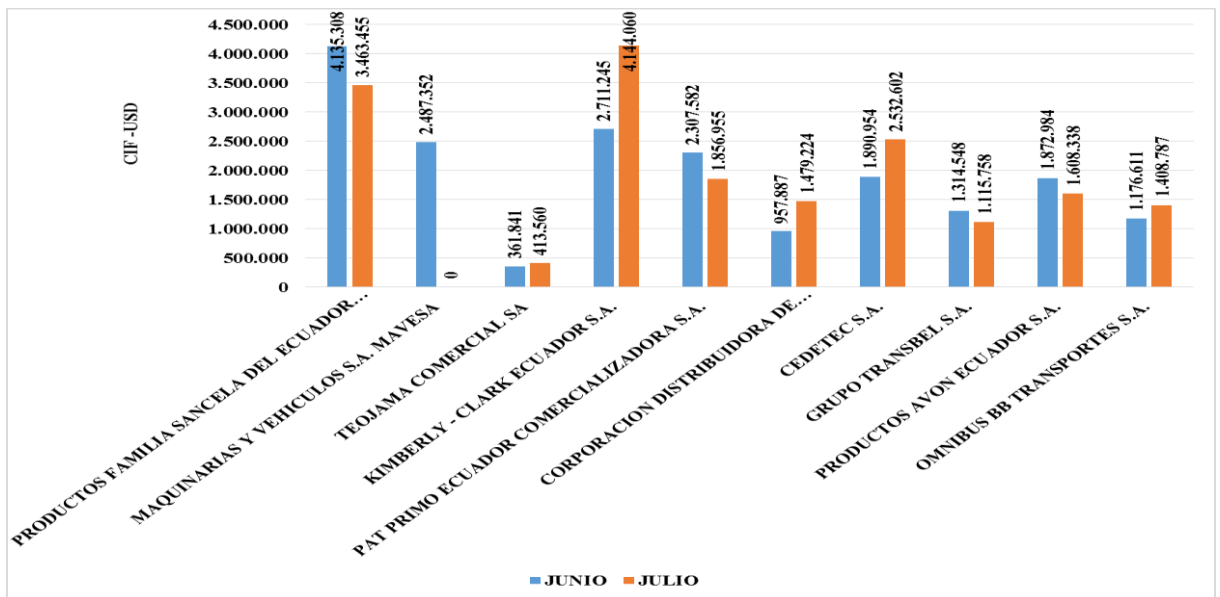


Gráfico 19. Top ten del comportamiento de los importadores durante junio y julio del 2015

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

3.7.20 EMPRESAS DE TRANSPORTE

3.7.21 Operatividad de las empresas de Transporte en relación a las aduanas-2015.

Se registran 11 empresas que movilizaron la carga desde Colombia por los modos aéreo, marítimo y terrestre, de acuerdo a los números de carga se determinó que se generaron aproximadamente 26.700 entre Cartas Porte Internacional, Guías Aéreas y B/L entre enero a diciembre del 2015.

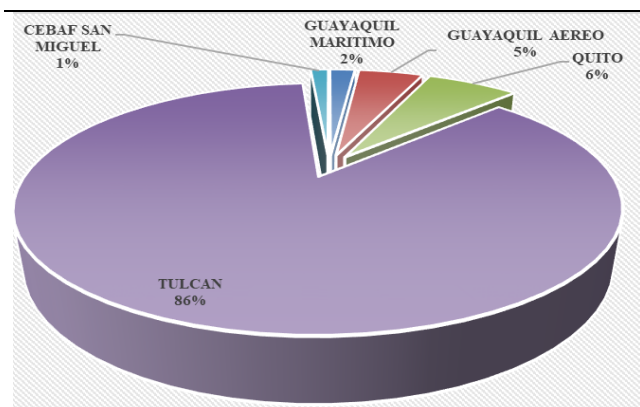


Gráfico 20. Documentos de Transporte declarados en las aduanas por la importación desde Colombia-2015.
Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

Por las aduanas fronterizas terrestres que limitan con Colombia (Tulcán y CEBAF San Miguel) se registran 64 empresas que brindan el servicio de transporte por carretera en cumplimiento a la Decisión 399 de la CAN de ellas 63 movilizan la carga por Tulcán. En 2015 las 63 empresas de transporte por Tulcán generaron 22.984 Cartas Porte Internacional por Carretera (CPIC) que

representan el 86% del total de los documentos elaborados en ese año.

3.7.22 Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán-2015.

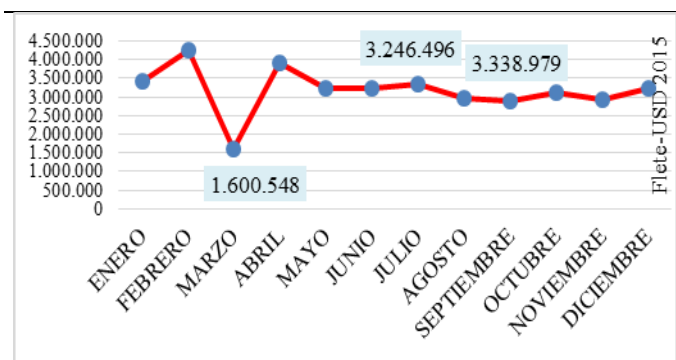


Gráfico 21. Flete generado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán año 2015.
Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

Durante el 2015 las empresas de transporte manifestaron por la Aduana de Tulcán \$38.101.354 USD por concepto de flete, durante los meses de junio y julio dicho valor fue de 3.246.496 y 3.338.979 respectivamente y marzo es el mes donde menor

valor se generó, esto puede deberse a la entrada en vigencia de las salvaguardias.

Se acota además que por CEBAF San Miguel durante los meses de junio y julio del 2015 se registra la participación solamente de una empresa de transporte de carga esta es: Provedora de Equipos y Comunicaciones Vizcaíno Provizcaino S.A. quien que generó \$ 141.789 USD por concepto de flete.

3.7.23 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación

La Tabla 21 refleja el Top Ten de las principales empresas que movilizaron la carga por el Puente Internacional de Rumichaca declarada desde Colombia a Ecuador para posteriormente ser nacionalizadas. Dichas empresas participan del 72% del Flete declarado anualmente \$28.526.266 USD; las diez empresas durante los meses de junio y julio del 2015 facturaron \$2.353.539 y \$2.124.989 USD respectivamente.

Tabla 21. Empresas realizaron cruce de frontera por el Puente Internacional de Rumichaca en relación al flete declarado-2015.

N°	EMPRESAS DE TRANSPORTE	FLETE-USD 2015	%	FLETE-USD MENSUAL	
				JUNIO	JULIO
	TOTAL	39.350.718	100%	3245933,68	3.338.399
1	RÍOS CASTILLO JORGE RAMIRO	8.340.500	21%	714.940	590.199
2	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	5.401.059	14%	445.930	536.142
3	PROVEEDOR Y SERCARGA S.A.	4.573.825	12%	400.781	463.908
4	PROVEEDORA DE EQUIPOS Y COMUNICACIONES VIZCAINO PROVIZCAINO S.A.	2.287.614	6%	46.801	24.638
5	COORDINADORA INTERNACIONAL DE CARGAS DEL ECUADOR CORDICARGAS ECUADOR	1.964.345	5%	189.761	176.705
6	MONTALVO TERÁN LUIS ALFONSO	1.677.553	4%	109.565	71.207
7	EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA, COMBUSTIBLES Y ENCOMIENDAS TRANSORIE	1.099.185	3%	114.074	90.584
8	MONTENEGRO REVELO MARÍA ALEXANDRA	1.084.788	3%	21.261	30.816
9	TRANSPORTE INTERNACIONAL ROCALOBA CIA. LTDA	1.060.297	3%	138.334	140.788
10	MUÑOZ HERNÁNDEZ MARÍA FERNANDA	1.037.101	3%	172.091	0
	TOTAL 10 PRINCIPALES EMPRESAS	28.526.266	72%	2.353.539	2.124.989
	Otros (54)	10.824.452	28%	892.395	1.213.411

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

3.7.24 RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS (ESTADO)

3.7.25 Recaudación de tributos al Comercio Exterior periodo 2015

De acuerdo a los estadísticos proporcionados por el SENA E el total de las recaudaciones durante enero a diciembre del 2015 sumó los \$ 3.895 millones; encontrándose distribuido de la siguiente forma: Guayaquil Marítimo (68%), Quito (14%), Tulcán (6%); Esmeraldas y Manta (5%) cada una. Las recaudaciones efectuadas en CEBAF San Miguel han sido registradas en la aduana de Quito.

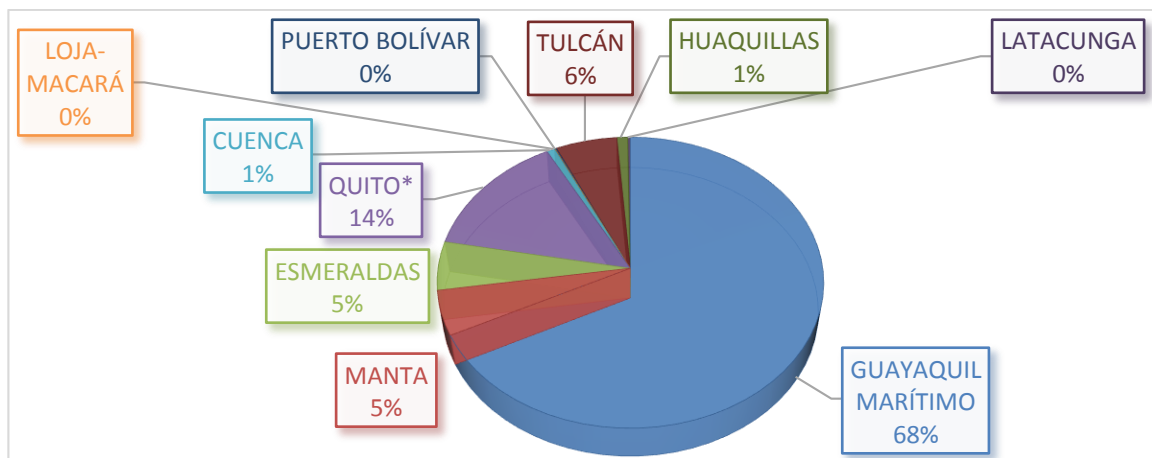


Gráfico 22. Participación de los Distritos aduaneros en las recaudaciones aduaneras totales 2015.

3.7.26 Recaudación de tributos al Comercio Exterior-Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2015

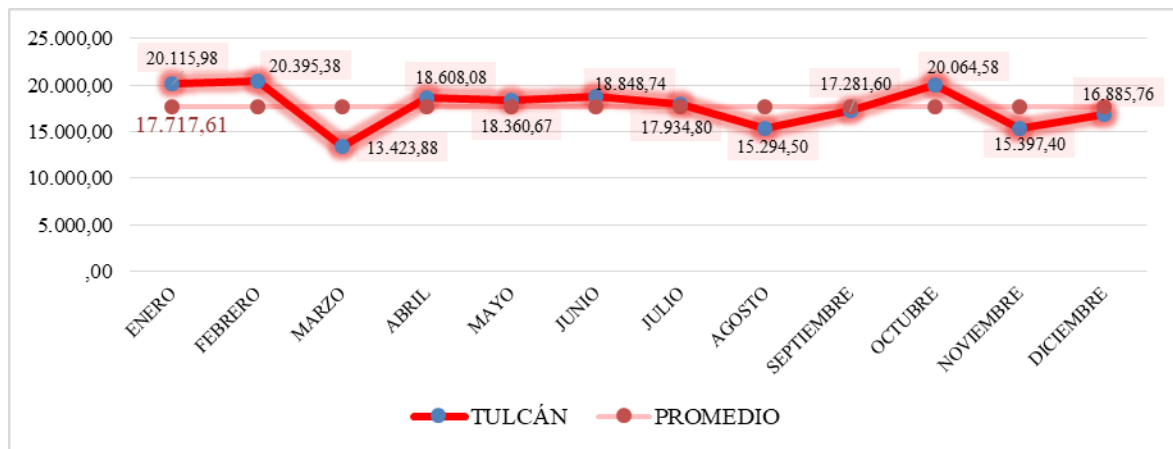


Gráfico 23. Recaudación de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2015-Miles de USD.

Fuente: SENA E. www.aduana.gob.ec

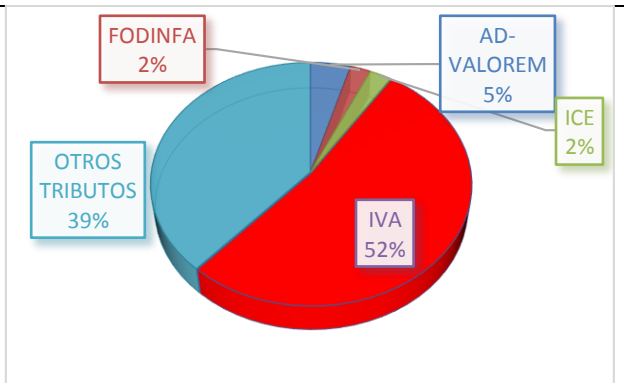
Elaborado por: Benítez J.

Durante este año se observa un comportamiento estable en la recaudación mensual realizada por la aduana de Tulcán, el mes de marzo denota una baja sustancial esto puede deberse a la entrada en vigencia de las salvaguardias.

El valor total recaudado en el año 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán ascendió a 212.611,37 miles de dólares, dicho monto está compuesto por los tributos al Comercio Exterior indicados en el artículo 108 del COPCI, guardando la siguiente participación de los mismos:

Tabla 22. Recaudación por tipo de tributo año 2015 Dirección Distrital de Aduanas Tulcán (Miles de dólares).		
MES	TULCÁN	%
AD-VALOREM	9.465,13	4%
FODINFA	4.843,49	2%
ICE	5.152,25	2%
IVA	111.455,76	52%
OTROS TRIBUTOS	81.694,74	38%
TOTAL	212.611,37	100%

Fuente: SENAE. www.aduana.gob.ec	Fuente: SENAE. www.aduana.gob.ec
Elaborado por: Benítez J.	Elaborado por: Benítez J.



El IVA es el impuesto que mayor recaudación genera representando el 52% del total recaudado durante 2015.

3.7.27 EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES 2015

3.7.28 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2015

El gráfico 25 muestra el top ten de los principales productos exportados en el año 2015 por Ecuador hacia Colombia en miles de dólares FOB.

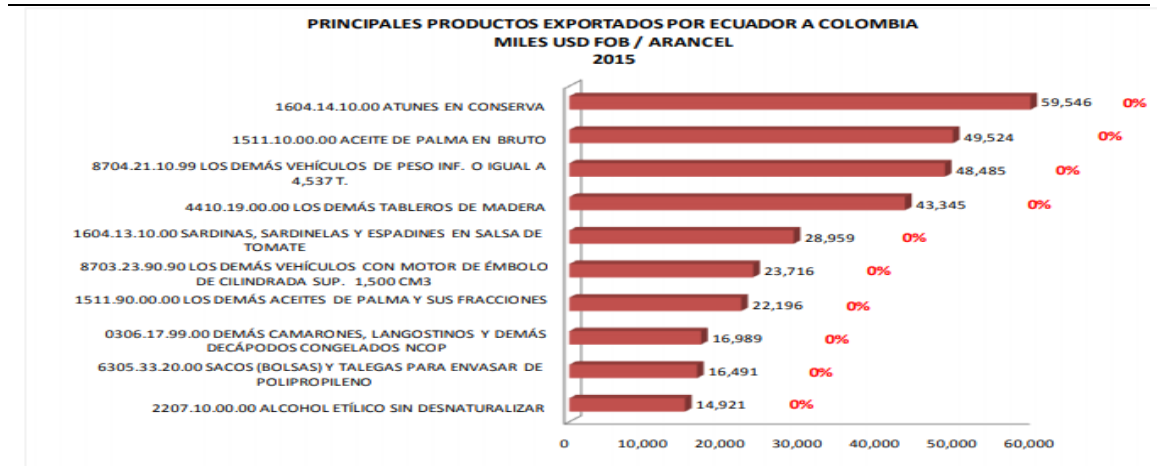


Gráfico 25. Principales productos exportados por Ecuador a Colombia Miles USD FOB 2015

Fuente: Pro Ecuador- Colombia Ficha Técnica país 2016-http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/09/PROEC_FT2016_Colombia_Septiembre.Pdf

Los cinco principales productos que más se exportaron hacia Colombia durante este periodo fueron: atún en conserva, aceite de palma en bruto, los demás vehículos de peso inferior o igual a 4,5 toneladas, los demás tableros de madera, sardinas en salsa de tomate.

3.7.28.1 Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2015

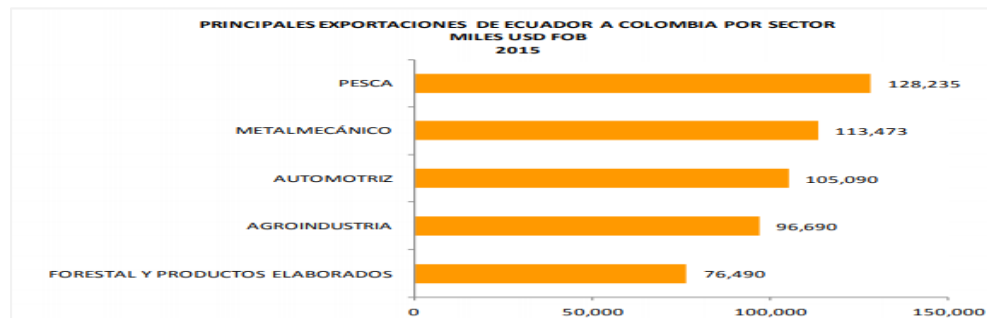


Gráfico 26. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2015

Fuente: Pro-Ecuador. 2018-http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC_FT2017_Colombia_Febrero.pdf

Los sectores que dinamizan la economía debido a la exportación de productos hacia Colombia se encuentran liderados por cinco de acuerdo a Pro Ecuador, siendo la pesca el sector con mayor valor (128.235 miles de USD FOB) debido a las exportaciones de

productos del mar entre ellos atún, sardina camarones, etc y en el quinto lugar se encuentra el sector forestal y productos elaborados (76,490 miles de USD FOB) debido a la exportación de productos de la subpartida 44.10.19.00.00 los demás tableros de madera.

3.7.29 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE)-2015

Tabla 23. DAE mensual durante 2015 por las Aduanas del Ecuador.

Mes/ Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	90	26	100	933	28
Febrero	86	22	106	1.004	34
Marzo	84	26	134	1.012	49
Abril	297	44	462	935	135
Mayo	92	21	92	986	39
Junio	97	32	94	991	40
Julio	108	30	104	1.109	50
Agosto	99	220	232	1.046	43
Septiembre	85	175	215	1.048	32
Octubre	112	163	302	1.074	44
Noviembre	114	188	273	1.015	52
Diciembre	78	143	249	1.046	42
TOTAL	1.342	1.090	2.363	12.199	588

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

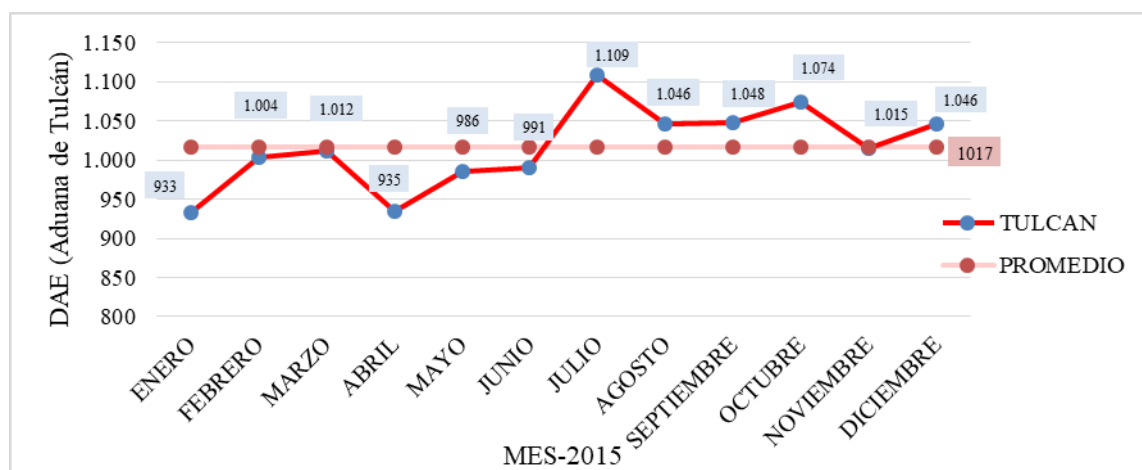


Gráfico 27. DAE mensual durante 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

Durante este periodo en las cinco aduanas analizadas se realizaron en total 17.582 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE) las cuales fueron declaradas por los

agentes de aduana. Los datos demuestran que por la aduana de Tulcán se genera el 69,4% de las declaraciones mientras que por el resto el 30,6%.

3.7.30 Exportaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor FOB-USD 2015

Durante los meses de junio y julio del 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se declaró (612.275.830 Dólares) representando el 61% del valor total, en promedio por dicha aduana en 2015 el FOB fue de 51.022.986 millones.

Tabla 24. Exportaciones FOB-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2015.

Mes/ Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	15.543.668	149.850	23.026.349	55.063.988	1.238.233
Febrero	11.852.166	144.138	33.804.580	57.775.996	1.226.270
Marzo	9.351.564	205.695	23.382.626	56.011.394	1.747.138
Abril	9.351.564	205.695	23.382.626	56.011.394	1.747.138
Mayo	9.251.648	65.014	7.684.879	46.515.667	1.199.617
Junio	17.331.633	155.099	22.174.799	48.749.649	1.007.542
Julio	10.674.716	220.640	3.304.560	56.100.251	1.696.237
Agosto	10.240.449	208.185	3.180.467	52.780.671	1.414.235
Septiembre	7.910.327	224.206	2.579.316	42.970.099	1.210.181
Octubre	31.116.187	186.471	66.667.154	46.567.619	3.598.579
Noviembre	13.721.562	231.504	3.578.221	47.200.232	1.705.504
Diciembre	11.527.995	92.093	1.815.203	46.528.869	1.438.441
TOTAL	157.873.480	2.088.588	214.580.781	612.275.830	19.229.116

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

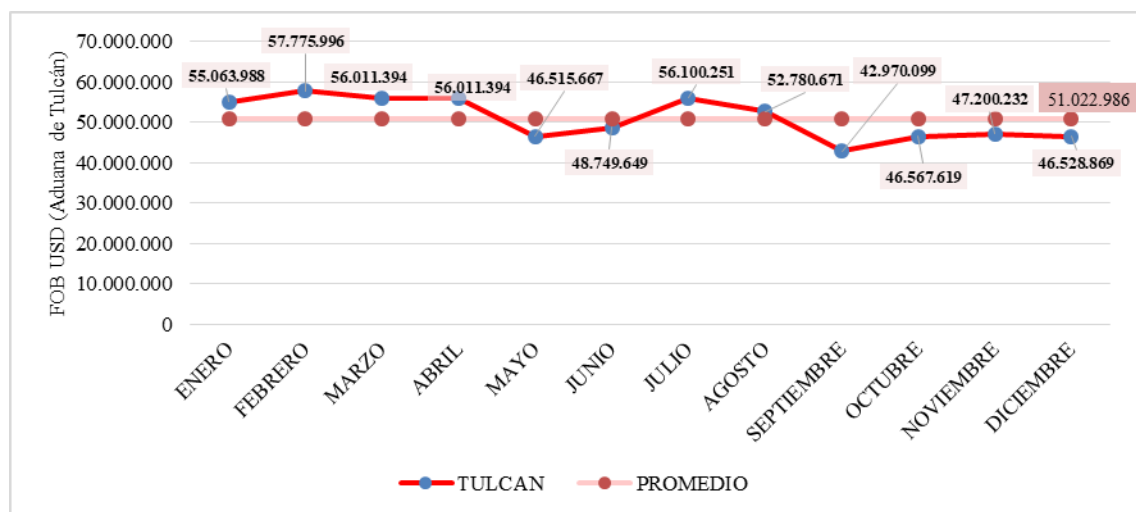


Gráfico 28. Exportaciones FOB-USD Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2015.

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

3.7.31 Transporte y Flete de declarado en la Exportación

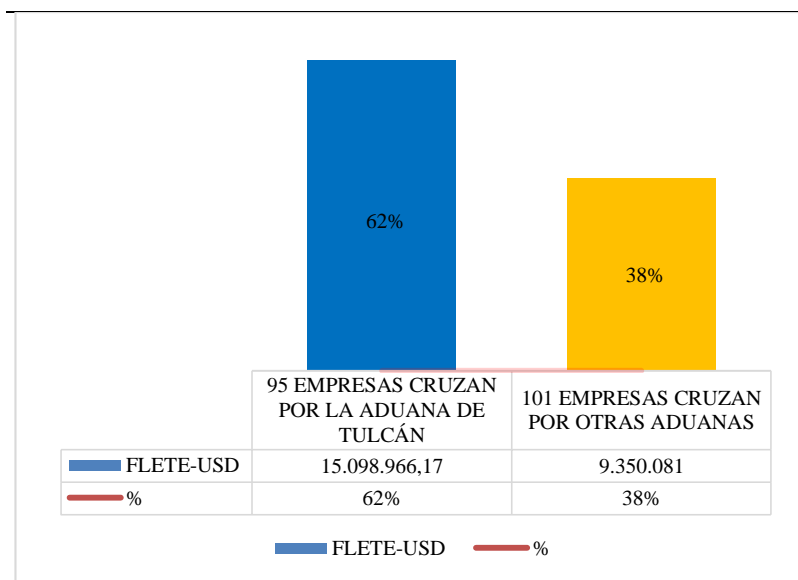


Gráfico 29. Empresas que transportan carga hacia Colombia-2015.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante el 2015 a nivel nacional 196 empresas de transporte participaron en la exportación hacia Colombia, las mismas que generaron \$24.449.047 Dólares por concepto de flete. Se registra que 95 empresas operaron por Rumichaca durante dicho periodo, sumando

el monto de 15.098.966.17 USD representando el 62% del total.

Tabla 25. Empresas de Transporte en la exportación por la Aduana de Tulcán-2015

N°	EMPRESAS DE TRANSPORTE	FLETE-USD 2015	%	FLETE-USD MENSUAL	
				JUNIO	JULIO
	TOTAL (95)	15.098.966.17	100%	1.161.672	1.225.396
1	TRANSCOMERINTER-TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL ECUADOR	2.853.232	22%	255.176	259.247
2	TRANSPORTE DE CARGA COMBUSTIBLES Y ENCOMIENDAS TRANSORIENTE	1.485.028	11%	233.529	161.526
3	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA ROCALOBA CIA LTDA	1.260.646	10%	109.815	142.476
4	JARRIN CARRERA Y CIA LTDA.	1.220.071	9%	71.635	118.337
5	PROVEEDOR Y SERCARGA S.A.	839.272	6%	70.505	75.330
6	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO S.A. T.S.P.	722.576	5%	54.354	54.637
7	SERVICIO INTERNACIONAL DE CARGA PESADA SETRAINCE CIA LTDA	452.474	3%	35.677	29.548
8	TRANSECARGA ECUADOR S.A.	440.101	3%	42.095	39.038
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL DEL NORTE	394.302	3%	31.854	44.302
10	TRANSPORTE PESADO Y LOGÍSTICA TRANSPAMED S.A.	316.198	2%	27.155	19.337
	TOTAL	9.983.899	76%	931.793	943.779
	OTROS (85)	5.115.067	24%	229.879	281.616

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

El ranking de las diez empresas más representativas en la exportación hacia Colombia modo terrestre cruzando por el puente de Internacional de Rumichaca generaron durante 2015 el 76% del total mientras que los 85 restantes apenas el 24% siendo TRANSCOMERINTER. CIA. LTDA la empresa que lidera la lista y durante dicho periodo generó 2.853.232 USD.

3.7.32 EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES 2016

3.7.33 Principales productos importados por Ecuador desde Colombia 2016

El gráfico 30 muestra el top ten de los principales productos importados en el año 2016 por Ecuador desde Colombia medidos en miles de dólares FOB.

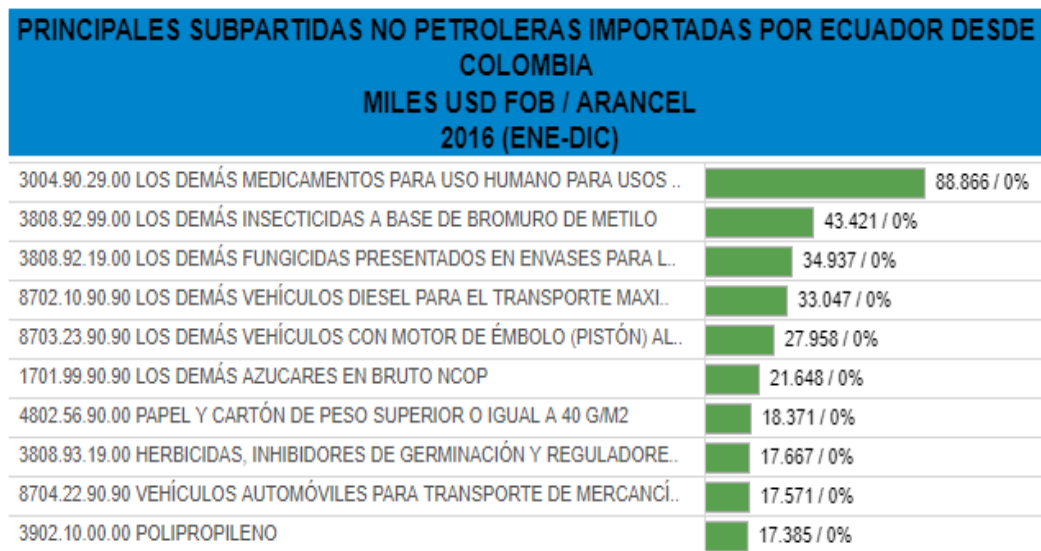


Gráfico 30. Principales productos importados de Ecuador desde Colombia (Miles de USD FOB) 2015
Fuente: Pro-Ecuador. 2018, www.proecuador.gob.ec.

Desde Colombia las cinco subpartidas que mayormente se importaron durante el 2016 fueron: medicamentos para uso humano para uso terapéutico, productos de las industrias químicas como fungicidas, insecticidas y los demás vehículos diésel para el transporte de 16 personas con motor de émbolo.

3.7.34 Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones de Ecuador.

Para el análisis sobre la participación de los Distritos aduaneros que intervienen en la importación desde Colombia se hace referencia a dos parámetros, el primero en relación a los valores totales en valor CIF millones de dólares y el segundo al Peso neto manifestado.

Tabla 26. Participación de los Distritos Aduaneros en las importaciones 2016 en valor CIF y Volumen.

Aduana	CIF-USD 2016	%
Guayaquil Marítimo	445.408.987,80	30%
Esmeraldas	539.746,72	0%
Manta	6.360.700,16	0%
Quito	201.786.823,20	14%
Guayaquil Aéreo	18.739.243,16	1%
Cuenca	42.098,99	0%
Tulcán	801.790.951,56	54%
CEBAF San Miguel	9.519.799,98	1%
Total	1.484.188.351,57	100%

Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

Aduana	Peso Neto TM 2016	%
Guayaquil Marítimo	230.161,84	39%
Esmeraldas	294,61	0%
Manta	3.993,25	1%
Quito	3.773,31	1%
Guayaquil Aéreo	427,38	0%
Cuenca	5,45	0%
Tulcán	336.133,07	57%
CEBAF San Miguel	16.839,83	3%
Total	591.628,74	100%

Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

El total de las importaciones en términos CIF y peso neto manifestado en 2016 demuestra que la aduana terrestre Tulcán es quien tiene mayor representatividad en relación al valor CIF de importación y al peso neto manifestado con 54% y 57% respectivamente.

Entre las aduanas fronterizas (Tulcán y CEBAF San Miguel) el valor CIF suma el 55% y el peso neto conglomerará el 60% total importado.

La aduana de Guayaquil ocupa el segundo lugar de representatividad en términos CIF Y peso manifestado con el 30% y 39%.

3.7.35 Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2016 (Miles de USD)

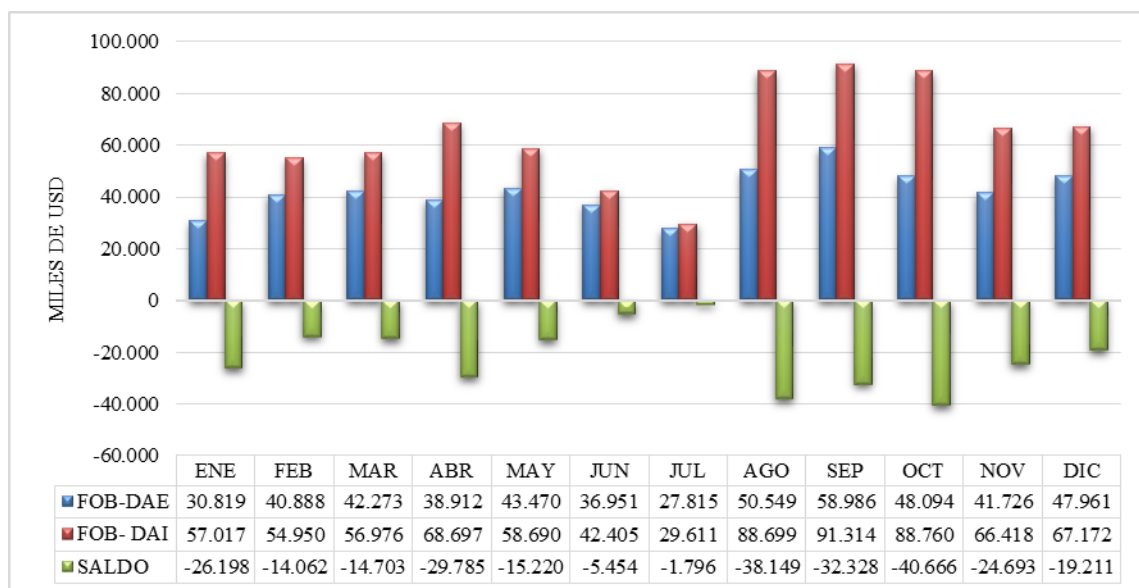


Gráfico 31. Balanza comercial- Aduana de Tulcán-2016 (Miles de USD)

La balanza comercial medida en miles de dólares FOB en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante los meses de enero a diciembre del 2016 presenta saldos deficitarios en todos los meses, esto se debe a que las importaciones superan a las exportaciones aproximadamente en el 66% anual. Los meses donde menor intercambio comercial se generó fueron durante junio y julio periodo del paro del transporte.

3.7.36 Volumen de Importación mensual en toneladas en relación a las Aduanas en 2016

Se muestra la información correspondiente a las cinco aduanas más representativas de las importaciones desde Colombia haciendo especial énfasis en el análisis de la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

La tabla siguiente refleja el peso neto declarado por las aduanas nacionales producto de las importaciones mensuales realizadas en 2016, en total se movilizó desde Colombia hacia el Ecuador 587.322,79 Toneladas (TM); por la aduana de Tulcán fue el paso fronterizo por donde se ingresó el mayor volumen 336.128,78 (TM) representando el 64% del total.

Tabla 27. Volumen de importación Aduanas del Ecuador-2016 (Toneladas)

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	13.870,62	16,41	205,64	26.233,12	385,53
Febrero	18.955,24	30,49	280,30	26.814,73	678,73
Marzo	18.259,57	27,71	229,46	26.166,78	896,95
Abril	17.011,69	27,32	186,91	26.728,64	874,69
Mayo	18.150,24	32,12	248,12	28.014,94	1.769,21
Junio	16.831,60	47,75	358,39	17.970,42	1.460,31
Julio	20.649,28	64,02	659,54	9.992,82	1.311,65
Agosto	27.372,92	45,31	370,06	39.967,84	3.089,53
Septiembre	16.891,46	32,81	360,76	35.323,49	2.102,79
Octubre	19.526,89	36,52	251,92	30.953,98	990,06
Noviembre	20.139,53	33,64	283,94	33.697,11	1.811,98
Diciembre	22.494,44	33,27	338,26	34.264,91	1.468,41
TOTAL	230.153,49	427,38	3.773,31	336.128,78	16.839,83

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

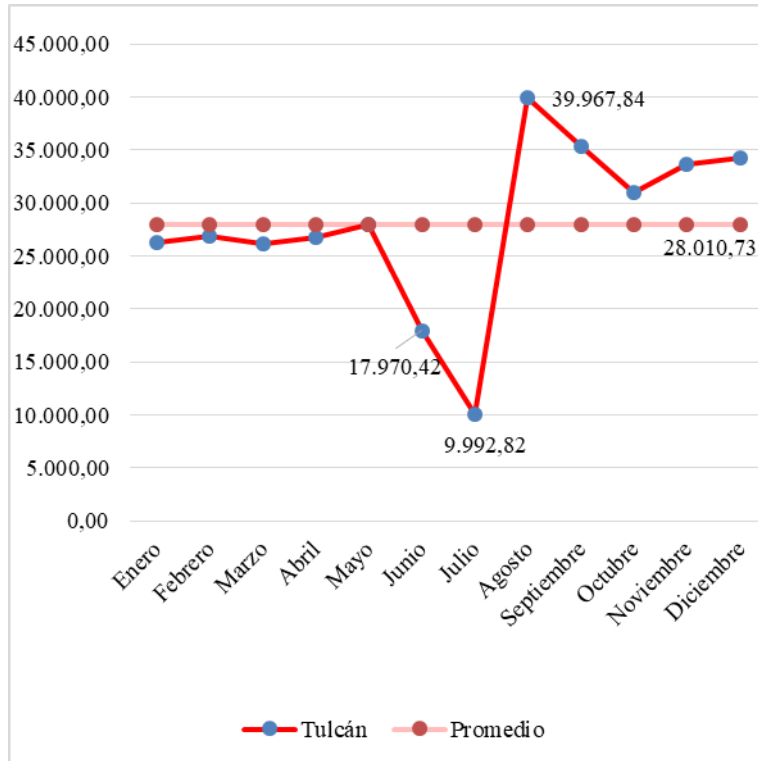


Gráfico 32. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2016.

El volumen de importación en promedio por la dirección Distrital de Aduanas Tulcán en 2016 fue de 28.010,73 TM. Desde el mes junio se refleja la disminución de las toneladas importadas siendo el mes de julio la mayor caída del 2016 llegando a un piso de 9.992.82 TM (paro camionero), así como agosto fue el mes donde mayor volumen se declaró 39.967.84 TM.

De julio a agosto hubo un crecimiento aproximado del 300%.

3.7.37 Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2016

En los meses de junio y julio del 2015 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se declaró 74.589.542 dólares representando el 9% del valor total tramitado por dicha aduana, en promedio en aquel año el CIF fue de 66 521 millones.

Tabla 28. Importaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor CIF-USD 2016

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	33.799.324,60	758.701,81	11.379.028,07	59.394.976,96	226.248,60
Febrero	31.866.854,98	1.232.128,69	14.451.038,31	57.238.081,53	627.976,17
Marzo	35.635.056,76	1.788.379,00	9.557.853,47	59.342.629,58	681.243,25
Abril	33.918.108,68	1.247.263,51	10.628.463,47	71.384.163,00	310.880,33
Mayo	36.368.849,65	1.650.705,68	11.869.664,33	61.039.330,76	682.543,46
Junio	36.607.694,30	1.419.338,95	14.467.985,28	44.032.400,82	931.231,42
Julio	38.819.269,51	2.023.388,94	15.330.828,79	30.557.141,11	2.340.316,72
Agosto	45.354.095,16	2.073.554,67	13.313.543,74	92.343.280,30	1.002.588,56
Septiembre	31.502.364,44	1.383.915,31	52.725.070,99	94.772.458,52	748.855,51
Octubre	40.021.464,95	1.587.249,98	9.784.611,67	92.116.892,60	447.943,14
Noviembre	38.423.475,73	1.667.108,53	11.943.296,80	69.521.846,90	916.575,81
Diciembre	43.063.480,59	1.907.508,09	26.335.357,96	70.039.717,54	603.397,01
Total	445.380.039,35	18.739.243,16	201.786.742,88	801.782.919,62	9.519.799,98

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

3.7.38 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2016

Tabla 29. Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) en 2016

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	365	509	313	1.413	14
Febrero	397	708	391	1.641	21
Marzo	416	288	328	1.680	28
Abril	374	635	352	1.630	32
Mayo	454	689	366	1.682	57
Junio	468	753	401	1.237	48
Julio	493	799	553	725	58
Agosto	639	785	447	2.291	102
Septiembre	504	721	427	1.874	74
Octubre	549	709	384	1.858	36
Noviembre	506	650	388	1.988	53
Diciembre	534	850	386	1.953	51
Total	5.699	8.096	4.736	19.972	574

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante este periodo en las cinco aduanas analizadas se realizaron en total 39.100 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) las cuales fueron declaradas por los agentes de aduana. Por el Distrito Tulcán en promedio mensualmente se realizaron 1664 DAI.

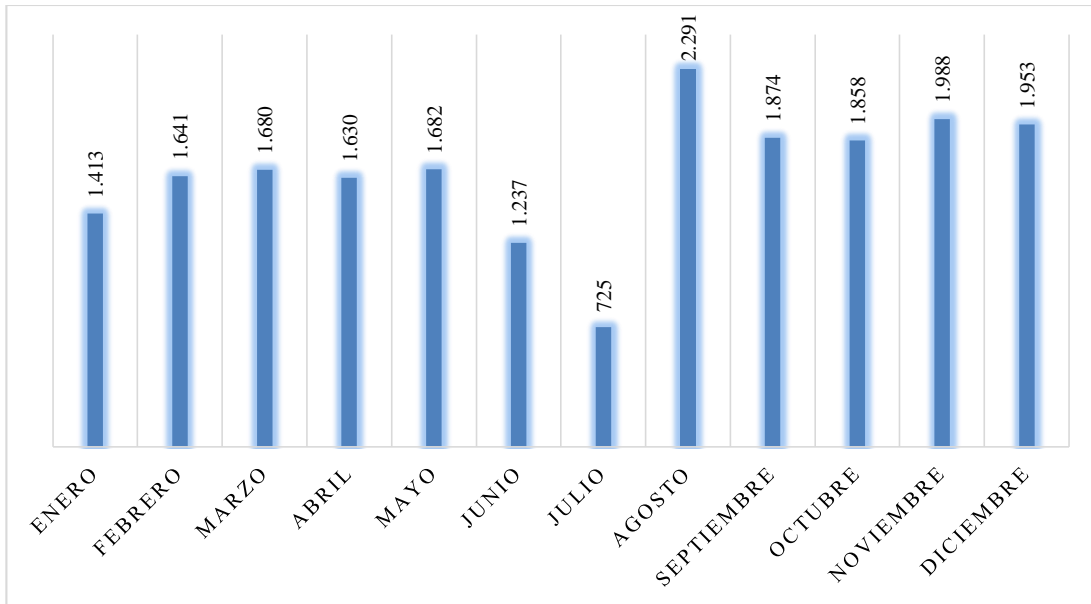


Gráfico 33. DAI mensuales por la Aduana de Tulcán 2016.

Durante los meses de junio y julio existió una caída de 512 DAI siendo el periodo donde se generó la paralización del transporte en Colombia, demostrando con ello la disminución en las importaciones durante esos meses, el mes de agosto refleja su recuperación.

3.7.39 AGENTES DE ADUANA

3.7.40 Participación de los Agentes de Aduana en las importaciones desde Colombia 2016

Durante el 2016 se refleja la participación de 258 agentes de aduana a nivel nacional quienes intervienen en la importación con Colombia durante este año generaron 39.100 Declaraciones Aduaneras de Importación DAI.

En 2016 se registra la participación de 83 Agencias de aduana quienes declararon por el Distrito Tulcán 19.972 DAI es decir el 51% del total declarado a nivel nacional

Tabla 30. Top Ten- Agentes de Aduana en relación a las DAI generadas junio-julio 2016 por la Aduana de Tulcán.

N°	Agente de Aduana	Total DAI Generadas 2016	DAI Generadas 2016	
			JUNIO	JULIO
1	01901980: GONZÁLEZ ESCOBAR NORA CATALINA	2809	166	132
2	01904998: YÉPEZ NARVÁEZ MIGUEL RODRIGO 01902441: TORRES & TORRES AGENTES DE	2075	126	102
3	ADUANAS TTADAD C.A.	1837	109	65
4	01902017: GOYES BURBANO WILSON LIBARDO	1382	92	58
5	01900857: BURBANO BENÍTEZ VINICIO RENE 01902224: HIGUERA SUAREZ EDUARDO	1160	66	32
6	SALOMÓN	973	59	30
7	01900007: ROCALVI S.A.	972	77	19
8	01777802: WORLDLOGISTIC S.A. 01900008: FMA FRANCISCO MOSQUERA	795	0	0
9	AULESTIA CIA. LTDA.	703	44	6
10	01901081: CANO ENRÍQUEZ NELSON RAÚL	687	87	57
TOTAL		13393	826	501

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

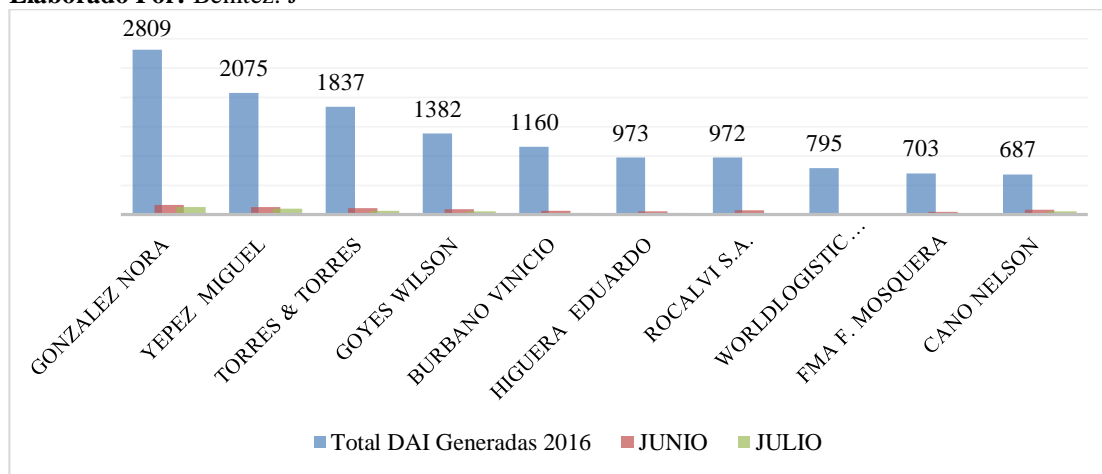


Gráfico 34. Top Ten- Agentes de Aduana y DAI declaradas por el Distrito Tulcán-2015

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La Agencia Nora González lidera la lista con 2809 DAI (14%), seguido de Yépez Miguel con 2075 DAI correspondiente al 10% y en tercer lugar la agencia Torres y Torres con 1837 DAI 9% de participación, en total las diez agencias de aduana generaron 13.393 DAI.

3.7.41 IMPORTADORES

3.7.42 Importadores en relación al Valor CIF-USD por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán-2016.

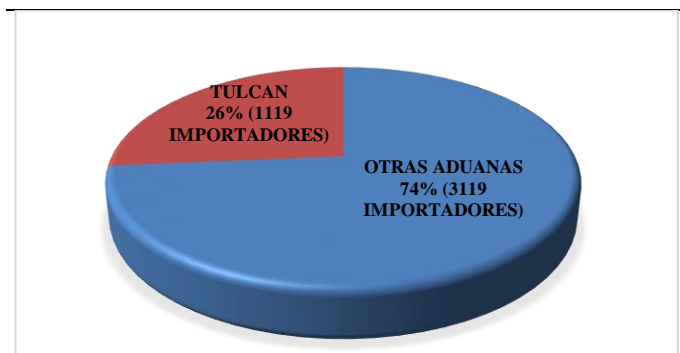


Gráfico 35. Importadores en relación a la aduana por donde tramitan, 2016.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante los meses de enero a diciembre del 2016 a nivel nacional se refleja la participación de 4238 importadores de los cuales 1119 de ellos representan el (26%) realizan sus importaciones por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

3.7.43 Importadores por la Aduana de Tulcán en relación al CIF mensual 2016

Tabla 31. Top Ten- Principales empresas Importadoras de productos de Colombia en 2016

Nº	EMPRESA	ADUANA	CIF-USD 2016	%	JUNIO & JULIO USD	%
1	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	TULCÁN	32.558.475	17%	6.511.695	34%
2	PRODUCTOS FAMILIA SANCELADA DEL ECUADOR S.A	TULCÁN	22.599.880	12%	1.296.030	7%
3	PAT PRIMO ECUADOR COMERCIALIZADORA S.A.	TULCÁN	22.092.043	11%	2.404.524	13%
4	CEDETEC S.A.	TULCÁN	20.948.957	11%	1.190.077	6%
5	MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. MAVESA	TULCÁN	20.113.542	10%	1.228.695	7%
6	TEOJAMA COMERCIAL SA	TULCÁN	17.417.490	9%	1.350.568	7%
7	CORPORACION DISTRIBUIDORA DE ALIMENTOS S.A. CORDIALSA	TULCÁN	16.553.969	8%	1.268.904	7%
8	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	TULCÁN	15.607.222	8%	1.386.832	7%
9	GRUPO TRANSBEL S.A.	TULCÁN	14.538.521	7%	1.004.139	5%
10	KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A.	TULCÁN	13.870.480	7%	1.243.895	7%
TOTAL TOP TEN			196.300.579	100%	18.885.358	100%
*	LAS DEMAS EMPRESAS	TULCÁN	605.920.210		55.704.184	

Fuente: Cobus Ecuador

Elaborado Por: Benítez. J

La Tabla 31 refleja el Top Ten de las empresas que realizan sus importaciones por la aduana de Tulcán periodo 2016 desde Colombia, la lista está ordenada en base al valor CIF generado durante dicho año debido a que el interés de la investigación se centra en analizar el impacto económico.

Se evidencia que las importadoras son de las provincias diferentes a la zona de integración y las más representativas son: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ocupando la primera posición con un valor un valor CIF anual de \$32.558.475 Dólares y representa el 17% y de \$6.511.695USD generados entre junio y julio correspondiente al 34%, estos porcentajes son en relación al total de las empresas importadoras clasificadas en este Top Ten, en segundo lugar se ubica Productos Familia Sancela con \$22.599.880 (12%) y \$1.296.030 entre junio y julio, representa el 7%, y en la décima posición se ubica Kimberly - Clark Ecuador S.A. con \$ 13.870.480 (7%) USD anual y \$1.243.895 (7%) USD entre junio y julio.

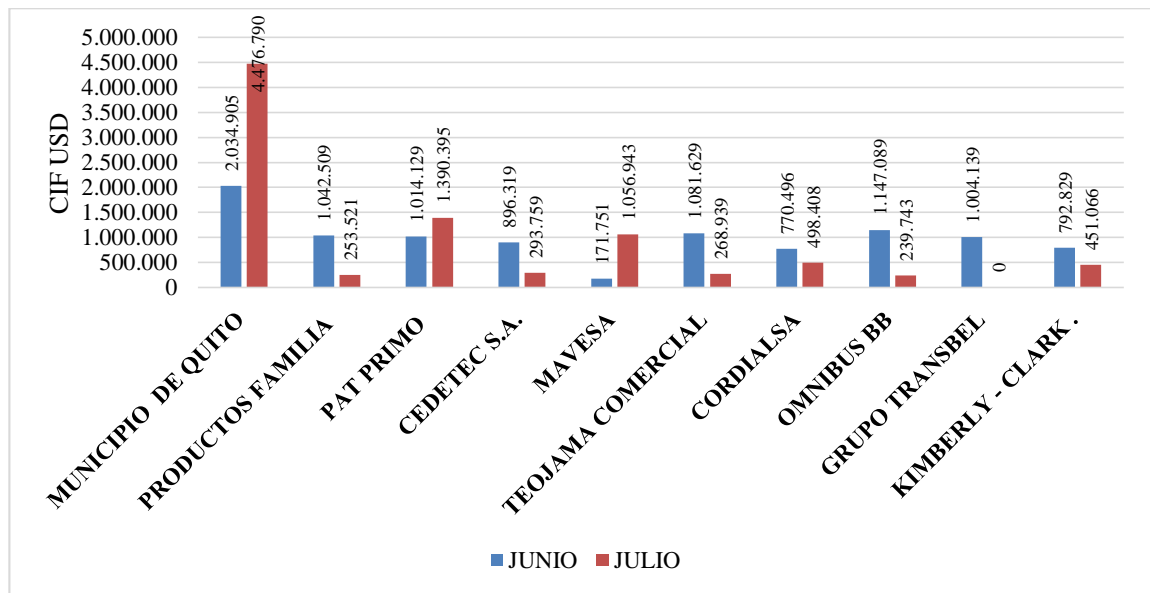


Gráfico 36. Top ten del comportamiento de los importadores durante junio y julio del 2016

Fuente: Cobus Group

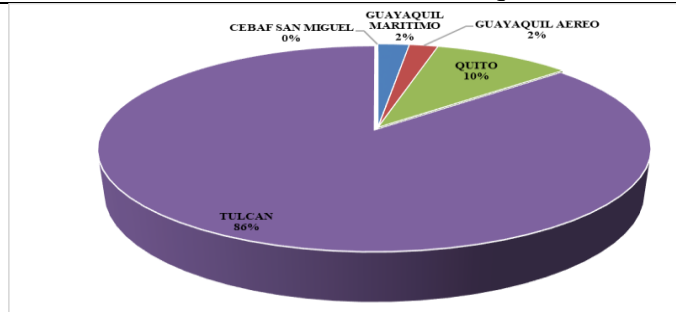
Elaborado Por: Benítez. J

3.7.44 EMPRESAS DE TRANSPORTE

3.7.45 Operatividad de las empresas de Transporte en relación a las aduanas-2016.

Se registran 97 empresas que movilizaron la carga desde Colombia por los modos aéreo, marítimo y terrestre, de acuerdo a los números de carga se determinó que se generaron aproximadamente 23.418 entre Cartas Porte Internacional, Guías Aéreas y B/L entre enero a diciembre del 2016.

Por las aduanas fronterizas terrestres que limitan con Colombia (Tulcán y CEBAF San



Miguel) se registran 64 empresas que brindan el servicio de transporte las mismas que movilizan la carga por dichos puntos en cumplimiento con la Decisión 399 de la CAN, estas a su vez generaron 20.169 Cartas Porte

Gráfico 37. Documentos de Transporte declarados en las aduanas por la importación desde Colombia-2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Internacional por Carretera (CPIC) que representan el 86% del total de los documentos elaborados en ese año.

3.7.46 Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán-2016.

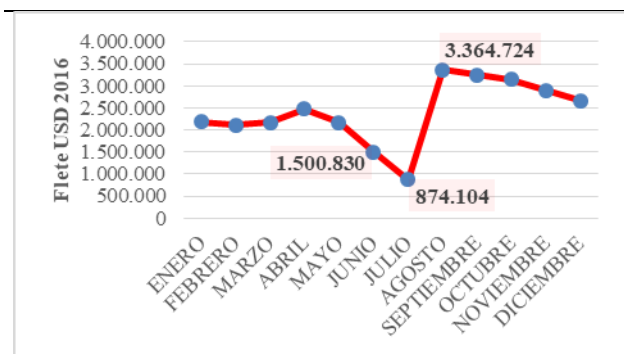


Gráfico 38. Flete generado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán año 2016.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Durante el 2016 las empresas de transporte manifestaron por la Aduana de Tulcán \$28.806.118 USD por concepto de flete, durante los meses de junio y julio dicho valor fue de 1.500.830 y 874.104 respectivamente sufriendo una caída en relación al año anterior, seguidamente el mes de agosto registró un crecimiento, esto

puede deberse a la nacionalización de los tramites que estaban pendientes durante los dos meses donde se dio el paro.

Se acota además que por CEBAF San Miguel durante los meses de junio y julio del 2016 se registra la participación de siete empresas trasportadoras de carga quienes en conjunto generaron \$264.298USD por concepto de flete, estas empresas son: Montenegro Revelo María Alexandra; Provizcaino S.A; Arcos Reina Silvio Eduardo; Sytsa Cia. Ltda; Rios Castillo Jorge; Transcomerinter Cia. Ltda y Rocaloba Cia. Ltda.

3.7.47 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación

La Tabla 32 refleja el Top Ten de las principales empresas que movilizaron la carga por el Puente Internacional de Rumichaca declarada desde Colombia a Ecuador para posteriormente ser nacionalizadas. Dichas empresas participaron del 50% del Flete declarado anualmente \$14.514.278; las diez empresas los meses de junio y julio del 2016 facturaron \$923.303 y \$593.957 respectivamente.

Tabla 32. *Empresas realizaron cruce de frontera por el Puente Internacional de Rumichaca en relación al flete declarado-2016.*

N°	EMPRESAS DE TRANSPORTE	FLETE- USD 2016	%	FLETE-USD MENSUAL	
				JUNIO	JULIO
TOTAL 64 EMPRESAS		28.806.118	100%	1.500.830	874.104
1	RÍOS CASTILLO JORGE RAMIRO	6.994.371	24%	289.331	191.767
2	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	943.130	3%	43.129	73.647
3	PROVEEDOR Y SERCARGA S.A. PROVEEDORA DE EQUIPOS Y	401.470	1%	212.890	24.100
4	COMUNICACIONES VIZCAINO PROVIZCAINO S.A.	557.492	2%	22.933	160.857
5	MONTALVO TERÁN LUIS ALFONSO COORDINADORA INTERNACIONAL DE	258.712	1%	124.101	40.178
6	CARGAS DEL ECUADOR CORDICARGAS ECUADOR	2.118.678	7%	82.610	16.980
7	FUERTES MONTENEGRO CARLOS ERASMO	636.486	2%	17.657	19.454
8	EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA, COMBUSTIBLES Y ENCOMIENDAS TRANSORIE	872.686	3%	57.573	38.742
9	TRANSPORTE INTERNACIONAL ROCALOBA CIA. LTDA	459.113	2%	35.469	17.233
10	ARCOS REINA SILVIO EDUARDO	1.272.140	4%	37.609	10.999
TOTAL TOP TEN		14.514.278	50%	923.303	593.957
Otros (44)		9.365.241	50%	577.528	280.147

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

3.7.48 RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS (ESTADO)

3.7.49 Recaudación de tributos al Comercio Exterior periodo 2016

De acuerdo a los estadísticos proporcionados por el SENA E el total de las recaudaciones durante enero a diciembre del 2016 sumó los \$3.221 millones; encontrándose distribuido de la siguiente forma: Guayaquil Marítimo (64%), Quito (13%), Guayaquil Aéreo (6%) y Tulcán (5%).



Gráfico 39. Recaudación de tributos por los Distritos aduaneros -2016.

Fuente: SENA E. www.aduana.gob.ec

3.7.50 Recaudación de tributos al Comercio Exterior-Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2016

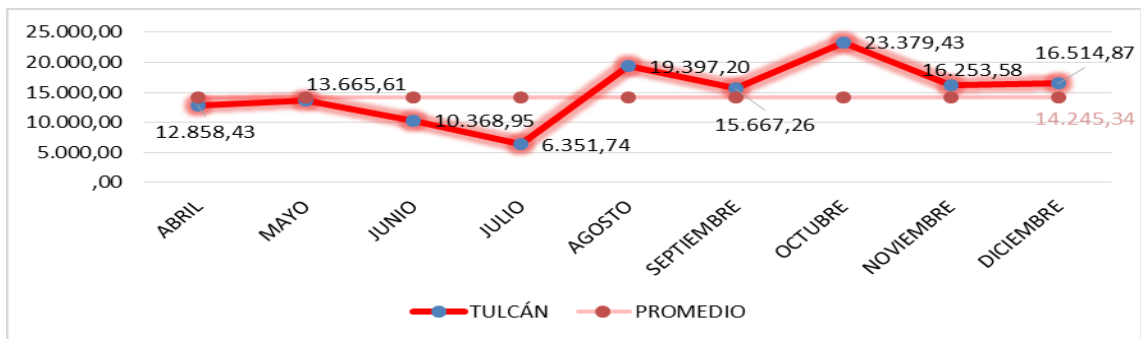


Gráfico 40. Recaudación de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán año 2016- Miles de USD.

Fuente: SENA E. www.aduana.gob.ec

Elaborado por: Benítez J.

Durante junio y julio son los meses donde menor recaudación de impuestos se realizó esto por efecto en la baja sustancial en las importaciones, el más crítico fue julio \$6.351,74 miles de USD.

El valor total recaudado en el año 2016 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán ascendió a \$170.944,04 miles de dólares, dicho monto está compuesto por los tributos al Comercio Exterior indicados en el artículo 108 del COPCI, guardando la siguiente participación de los mismos:

Tabla 33. Recaudación por Tipo de Tributo Año 2016 Dirección Distrital de Aduanas Tulcán (Miles de Dólares)

Mes	Aduana Tulcán	%
AD-VALOREM	8.126,15	5%
FODINFA	3.768,66	2%
ICE	6.996,10	4%
IVA	95.531,65	56%
OTROS TRIBUTOS	56.521,47	33%
Total	170.944,04	100%

Fuente: SENAE. www.aduana.gob.ec
Elaborado por: Benítez J.

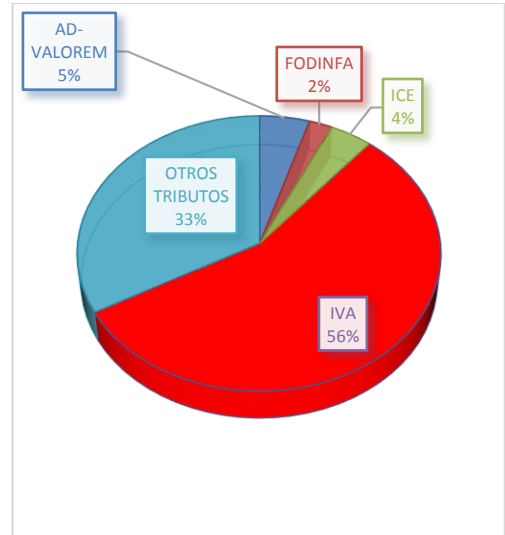


Gráfico 41. Participación por tipo de tributo-Aduana de Tulcán 2016.

Fuente: SENAE. www.aduana.gob.ec

Elaborado por: Benítez J.

El IVA es el impuesto que mayor recaudación genera representando el 56% del total recaudado durante 2016.

3.7.51 EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES 2016

3.7.52 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2016

El gráfico 42 muestra el top ten de los principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia en el año 2016 medidos en miles de dólares FOB.

PRINCIPALES SUBPARTIDAS NO PETROLERAS EXPORTADAS POR ECUADOR A COLOMBIA MILES USD FOB 2016 (ENE-DIC)	
1511.10.00.00 ACEITE DE PALMA EN BRUTO	97.789
1701.99.90.90 LOS DEMÁS AZUCARES EN BRUTO NCOP	48.359
4410.19.00.00 LOS DEMÁS TABLEROS DE PARTÍCULAS DE MADERA	47.766
1604.14.10.13 EN ACEITE	38.273
2716.00.00.00 ENERGÍA ELÉCTRICA	37.344
1511.90.00.00 LOS DEMÁS ACEITES DE PALMA Y SUS FRACCIONES	29.897
1604.13.10.00 SARDINAS, SARDINELAS Y ESPADINES EN SALSA DE TOMATE	24.975
0306.17.99.00 LOS DEMÁS CAMARONES, LANGOSTINOS Y DEMÁS DECÁPODOS ..	18.004
8704.21.10.99 LOS DEMÁS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES A DIESEL PARA EL TRANP.	15.260
2523.29.00.00 CEMENTO PORTLAND: - CEMENTOS HIDRÁULICOS (COMPRENDID..	13.704

Gráfico 42. Principales productos exportados por de Ecuador hacia Colombia 2016

Fuente: Pro Ecuador. 2018 www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/ficha-pais-online/

Los cinco principales productos que más se exportaron hacia Colombia durante este periodo fueron: aceite de palma en bruto, los azucares en bruto, los demás tableros de madera, Atunes, listados y bonitos en aceite y energía eléctrica.

La disminución de las exportaciones de Atún puede deberse a que existe una alerta comercial puesta por el gobierno colombiano. De acuerdo a Pro-Ecuador se informó lo siguiente:

El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos alertó acerca de 3 nuevos lotes de atún y lomitos sobrepasados con mercurio de acuerdo a la Resolución 148 de 2007 la cual permite 1.0mg/kg de mercurio y los encontrados estaban entre 1,2mg/kg y 2.0mg/kg. (ProEcuador, 2018)

3.7.53 Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2016

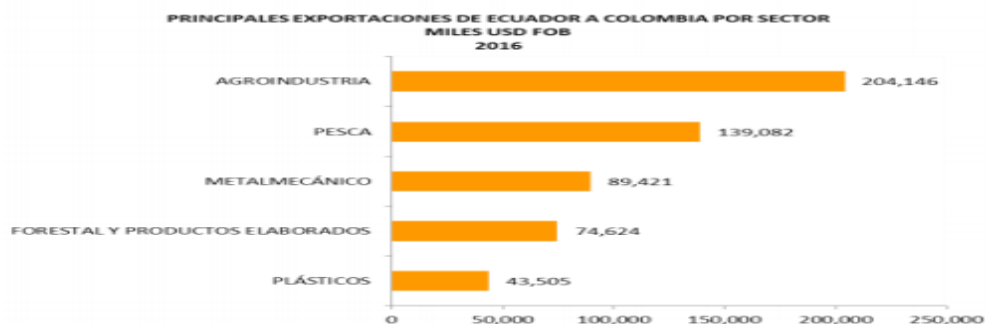


Gráfico 43. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector- 2016

Fuente: Pro-Ecuador. 2018-http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC_FT2017_Colombia_Febrero.pdf

Los sectores que dinamizan la economía debido a la exportación de productos hacia Colombia se encuentran liderados por cinco de acuerdo a Pro Ecuador, siendo la agroindustria el sector que prevalece en este (204,146 miles de USD FOB) debido a las exportaciones de productos aceite de palma, los demás azúcares, entre otros y en el quinto lugar se encuentra el sector plásticos exportando (43,505 miles de USD FOB).

3.7.54 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE)-2016

Tabla 34. DAE mensual durante 2016 por las Aduanas del Ecuador.

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	107	138	207	757	30
Febrero	130	146	276	1.029	39
Marzo	137	147	270	1.071	38
Abril	84	133	257	1.012	28
Mayo	104	202	273	1.128	40
Junio	124	169	263	894	71
Julio	142	125	232	650	87
Agosto	144	137	245	1.247	52
Septiembre	117	115	253	1.151	54
Octubre	161	112	267	1.130	53
Noviembre	119	120	217	990	47
Diciembre	119	113	240	1.082	41
Total	1.488	1.657	3.000	12.141	580

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

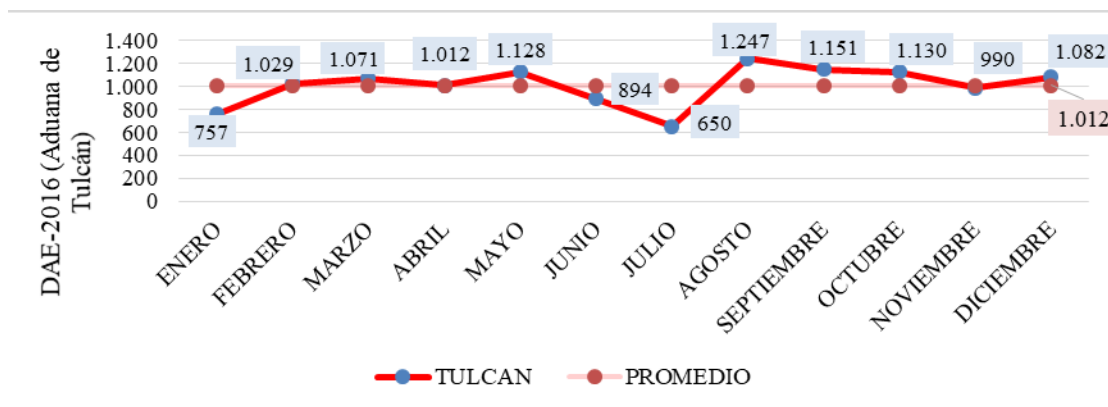


Gráfico 44. DAE mensual durante 2016 por el Distrito Tulcán.

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

Durante este periodo en las cinco aduanas analizadas se realizaron en total 18.866 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE) las cuales fueron declaradas por los agentes de aduana. Los datos demuestran que por la aduana de Tulcán se genera el 64% de las declaraciones mientras que por el resto el 36%.

3.7.55 Exportaciones mensuales por las Aduanas en relación al valor FOB-USD 2015

Durante los meses de junio y julio del 2016 por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se declaró (508.444.518 Dólares) representando el 48% del valor total tramitado, en promedio por aquella aduana en 2016 el valor FOB fue de 42.370.376 millones.

Tabla 35. Exportaciones FOB-USD en relación a las Aduanas del Ecuador-2016.

Mes/Aduana	Guayaquil Marítimo	Guayaquil Aéreo	Quito	Tulcán	CEBAF San Miguel
Enero	15.396.963	110.148	65.633.872	30.819.094	1.220.149
Febrero	16.866.917	137.463	22.617.903	40.888.226	1.256.032
Marzo	25.608.656	112.013	2.151.291	42.273.362	1.136.678
Abril	10.432.386	122.308	21.328.567	38.911.790	1.215.980
Mayo	16.923.326	239.586	51.372.094	43.469.993	1.205.284
Junio	18.879.476	127.325	2.933.025	36.951.268	1.639.300
Julio	21.333.517	137.724	1.803.705	27.815.036	2.460.278
Agosto	23.796.649	118.053	9.058.775	50.549.107	1.895.875
Septiembre	13.075.597	97.555	77.165.667	58.986.281	1.883.101
Octubre	26.526.429	104.251	34.073.893	48.093.525	2.072.474
Noviembre	22.800.948	256.149	2.082.651	41.725.863	2.013.344
Diciembre	21.913.056	95.180	16.375.921	47.960.973	1.447.409
Total	233.553.923	1.657.756	306.597.363	508.444.518	19.445.903

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

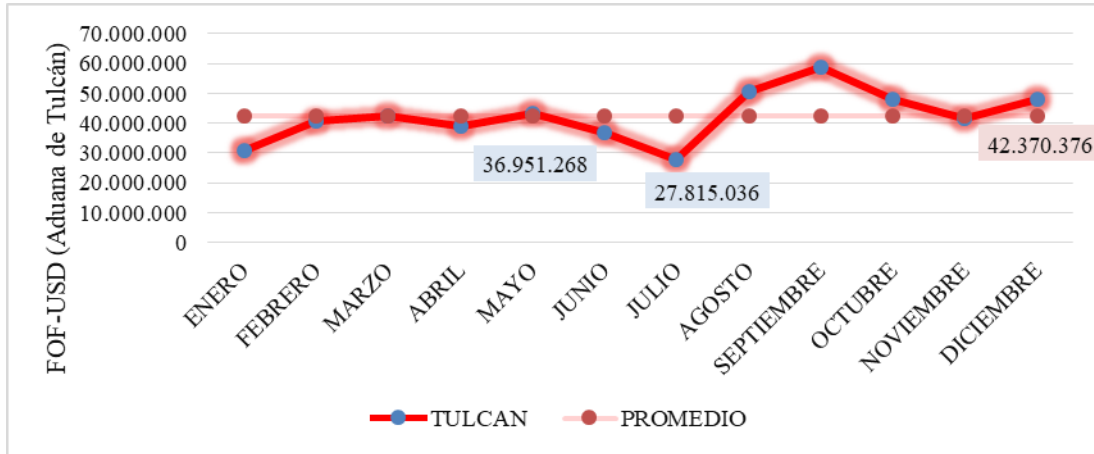


Gráfico 45. Exportaciones mensuales por la Aduana de Tulcán en valor FOB-USD periodo 2016.

3.7.56 Transporte y Flete de declarado en los manifiestos de carga de Exportación

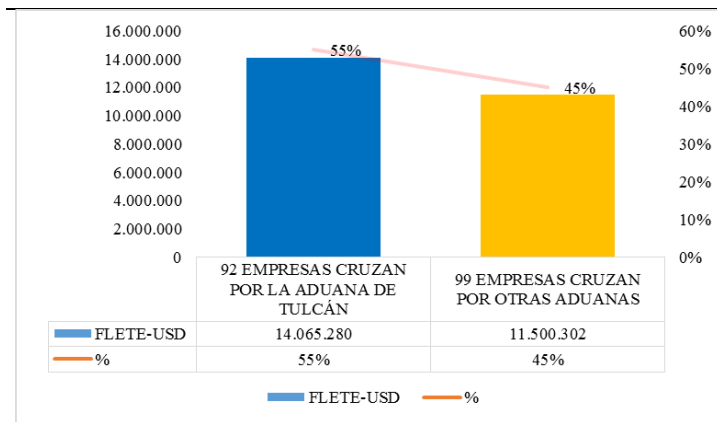


Gráfico 46. Empresas que transportan carga hacia Colombia-2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez, J

Durante el 2016 a nivel nacional 191 empresas de transporte participaron en la exportación hacia Colombia, las mismas que generaron \$25.565.582 Dólares por concepto de flete. Por Rumichaca operaron 92 empresas cruzando la frontera durante este periodo sumando el monto de 14.065.280,17

USD representando el 55% del total.

El ranking de las diez empresas más representativas en la exportación hacia Colombia modo terrestre cruzando por el puente de Internacional de Rumichaca generaron durante 2016 el 57% del total mientras que los 82 restantes el 43% siendo TRANSCOMERINTER. CIA. LTDA la empresa que lidera la lista y durante dicho periodo generó \$2.697.769 USD.

Tabla 36. Empresas de Transporte en la exportación por la Aduana de Tulcán-2015

N°	EMPRESAS DE TRANSPORTE	FLETE- USD 2015	%	FLETE-USD MENSUAL	
				JUNIO	JULIO
	TOTAL (92)	14.065.280	100%	937.517	789.488
1	TRANSCOMERINTER-TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL ECUADOR	2.697.769	19%	167.619	157.350
2	JARRIN CARRERA Y CIA LTDA.	850.361	6%	38.110	69.098
3	PROVIZCAINO S.A.	795.240	6%	48.353	119.731
4	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA ROCALOBA CIA. LTDA.	780.973	6%	78.270	54.368
5	TRANSPORTE DE CARGA COMBUSTIBLES Y ENCOMIENDAS TRANSORIENTE	760.543	5%	56.887	16.643
6	PROVEEDOR Y SERCARGA S.A.	579.222	4%	34.873	24.895
7	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO S.A	481.757	3%	5.745	27.631
8	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL DEL NORTE	479.988	3%	48.660	28.757
9	TRANSECARGA ECUADOR S.A.	475.359	3%	37.684	16.545
10	N.T.A. NUEVO TRANSP. DE AMÉRICA CIA LTDA	127.030	1%	4.267	5.033
	TOTAL	8.028.242	57%	520.468	520.050
	OTROS (82)	6.037.038	43%	417.049	269.438

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

4 IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

Se presenta la información en base a los datos estadísticos obtenidos determinando la afectación económica en importadores, exportadores, empresas de transporte y agencias de aduana quienes han participado del intercambio comercial (ingreso y salida) de productos por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante los periodos 2015- 2016.

4.1.1 EVALUACIÓN DEL INTERCAMBIO COMERCIAL 2015 VS 2016

En primera instancia se comienza analizando la balanza comercial del Ecuador a nivel mundial, luego a nivel de la CAN, posteriormente con Colombia para obtener con ello un panorama general sobre el comportamiento de las exportaciones e importaciones.

4.1.2 Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016

Tabla 37. Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016(FOB-Millones de USD)

<i>Balanza Comercial Total Ecuador (FOB-Millones de USD)</i>				
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL	VAR% 2016/2015
EXPORTACIONES	18.330,0	16.797,0	-1.532,9	↓ -8,4
IMPORTACIONES	20.460,0	15.550,0	-4.909,6	↓ -24,0
SALDO	-2.129,6	1.247,0		
<i>Balanza Comercial Ecuador VS. CAN-(FOB-Millones de USD)</i>				
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL	VAR% 2016/2015
EXPORTACIONES	1.754,7	1.776,4	21,7	↑ 1,2
IMPORTACIONES	2.643,0	2.224,4	-418,5	↓ -15,8
SALDO	-888,3	-448,1		
<i>Balanza Comercial Ecuador VS. Colombia (FOB-Millones de USD)</i>				
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL	VAR% 2016/2015
EXPORTACIONES	784,0	810,0	26,0	↑ 3,3
IMPORTACIONES	1.708,0	1.377,0	-331,0	↓ -19,4
SALDO	-924,0	-567,0		

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez J.

Durante los últimos años la Balanza comercial del Ecuador se ha mostrado dinámica, de acuerdo a los datos históricos se denota que la balanza total con el mundo es deficitaria a

excepción del 2016 donde existió superávit comercial. Con la CAN y Colombia durante todos los periodos el saldo es negativo. Esta realidad se fundamenta por un comercio desigual, es decir mientras exportamos productos primarios, importamos productos con mayor valor agregado.

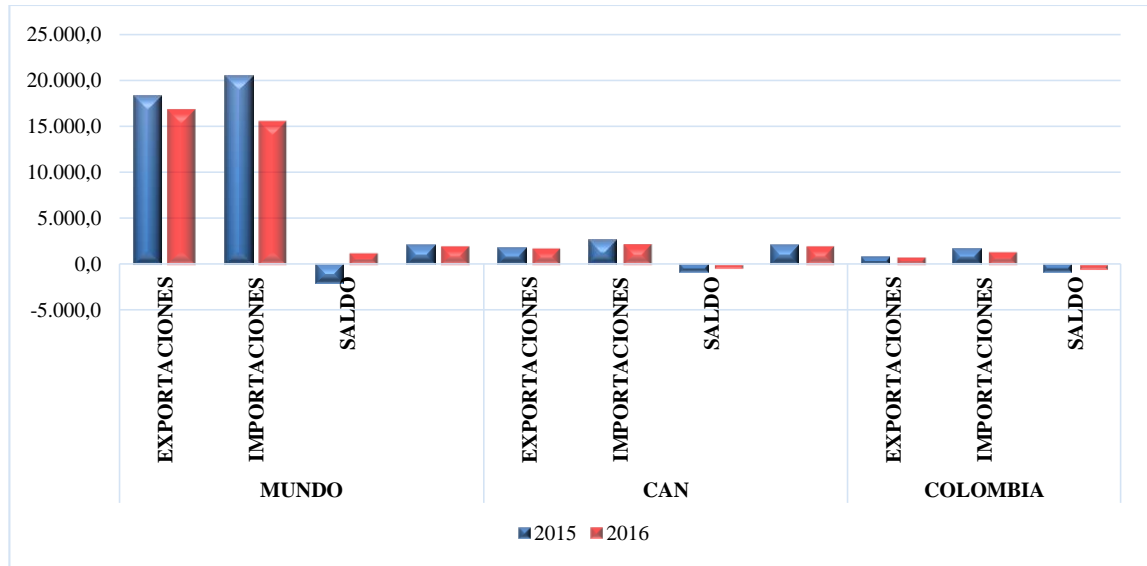


Gráfico 47. Balanza Comercial del Ecuador 2015 vs 2016

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE (<http://www.bce.fin.ec/>), 2017

Elaborado por: Benítez J.

Balanza comercial total. - De acuerdo a datos del Banco Central del Ecuador el comercio exterior de Ecuador se redujo durante el 2016 por partida doble, las exportaciones totales cayeron 8,4%, básicamente por la reducción de los precios del petróleo y las importaciones se desplomaron un 24%, la mayor caída de las importaciones se tradujo en una menor salida de dólares de la economía nacional.

Balanza comercial Ecuador vs CAN. - La balanza comercial con la CAN es deficitaria durante los periodos analizados tanto las exportaciones como las importaciones han ido en decremento, desde el año 2015 el flujo comercial con el bloque ha disminuido esto puede ser por la vigencia de las salvaguardias y en 2016 por la afectación de la paralización del transporte durante 46 días en Colombia; así por ejemplo a pesar que en 2016 las exportaciones para el último año tendieron a incrementar levemente en 1,2% (21,7 millones de USD) las importaciones se desplomaron al 16% (\$-418,5 millones de USD) dando como resultado déficit comercial de -448,1 millones de USD.

Balanza comercial Ecuador vs Colombia. - Con Colombia se sigue manteniendo un déficit, pero para el 2016 fue menor al registrado en los últimos años, este fue de \$-567 millones de USD, se indica que las exportaciones con Colombia en el 2016 crecieron en 3,37% es decir \$26 millones de USD, en tanto que las importaciones decayeron en 19,34% \$331 millones en relación al año anterior.

4.1.3 Principales orígenes de las importaciones ecuatorianas

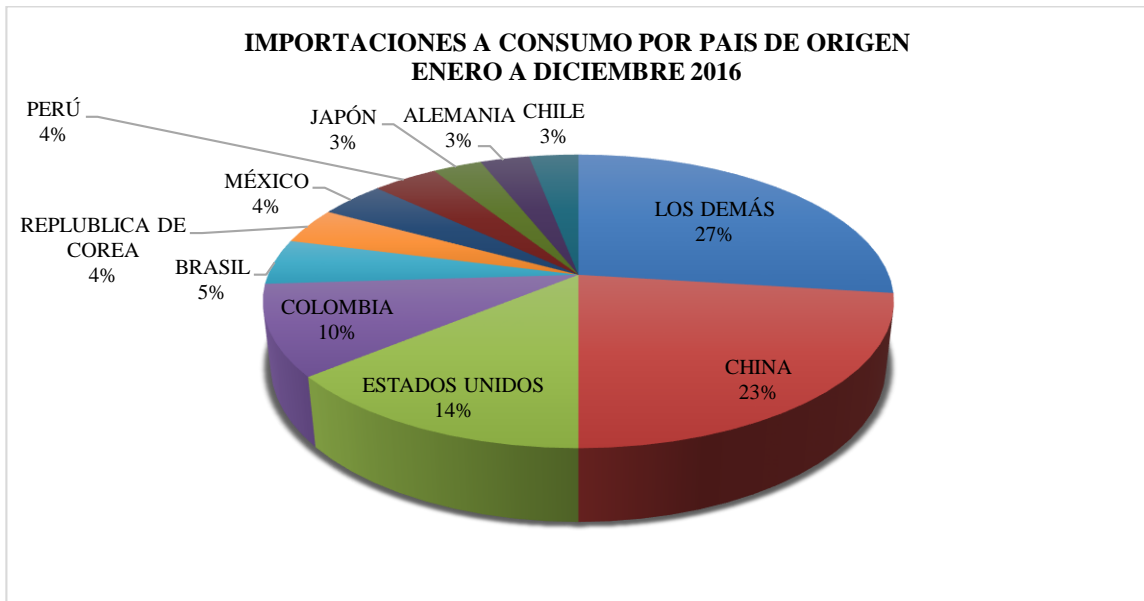


Gráfico 48. Importaciones en valor CIF no petroleras por país de origen.

Fuente: SENA, Informe de Gestión 2016. https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/m_InformeGestion.pdf

Colombia es el tercer socio comercial en las importaciones ecuatorianas, en 2016 se importó el 10% del total y el 37% del total de las importaciones provienen de China (23%) y Estados Unidos (14%).

4.1.4 Principales destinos de las exportaciones del Ecuador.

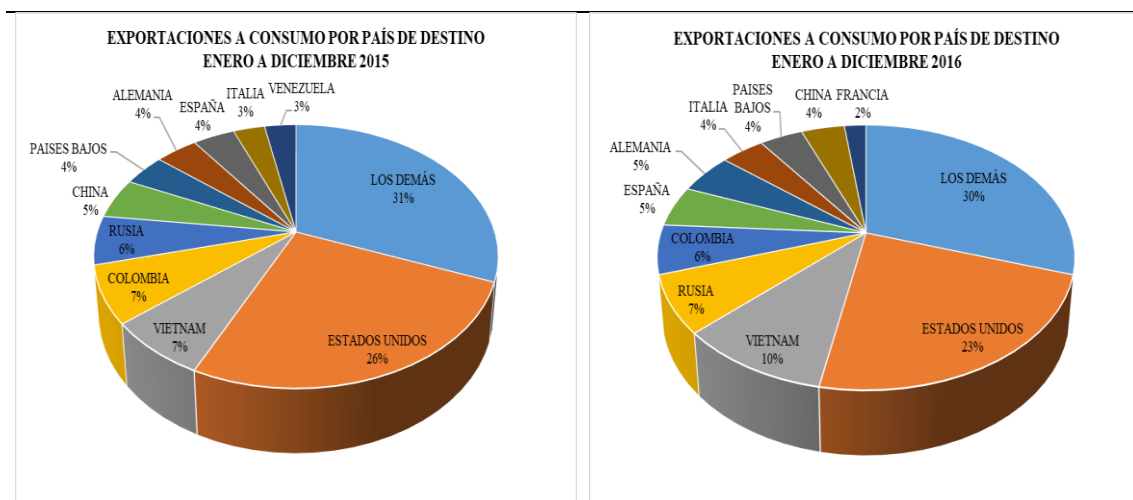


Gráfico 49. Destino de las Exportaciones FOB a consumo enero a diciembre 2015.

Gráfico 50. Destino de las Exportaciones FOB a consumo enero a diciembre 2016.

Los principales países a los que Ecuador ha exportado bajo el régimen de exportación a consumo durante 2015 & 2016 en términos FOB indican que Estados Unidos, Vietnam, Colombia y Rusia son los principales compradores; durante dichos años a Colombia se exportó entre el 7% y 6% del total exportado al mundo.

4.1.5 Exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte.

Tabla 38. Exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte.

Modo de transporte	Millones de dólares			Var% 2016/2015	Toneladas			Var% 2016/2015
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
Terrestre	732	588	487	↓ -17,2	564 584	525 077	527 878	↑ 0,5
Marítimo	117	164	258	↑ 57,3	86 408	100 130	240 898	↑ 140,6
Aéreo	33	29	51	↑ 75,9	802	1111	1930	↑ 73,7

Fuente: Adaptado de CAN- Comercio intracomunitario de bienes por modo de transporte 2014-2016

Elaborado por: Benítez Johann

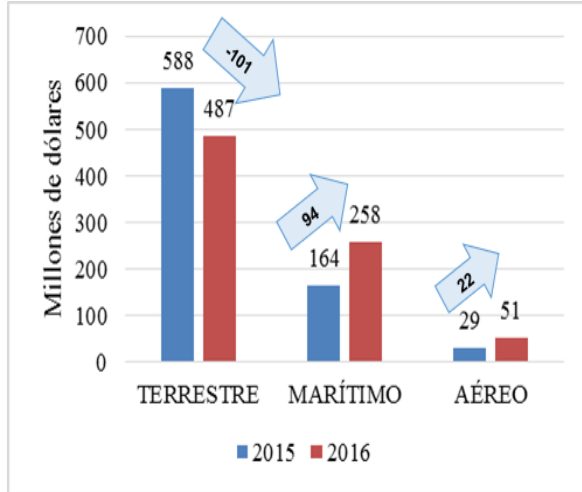


Gráfico 51. Exportaciones por modo de transporte de Ecuador a Colombia 2015 y 2016 (Millones de USD)

Elaborado por: Benítez J.

A pesar de ello se denota que el transporte terrestre es el segundo medio más utilizado para el transporte internacional de Ecuador hacia la CAN y el primero con Colombia.

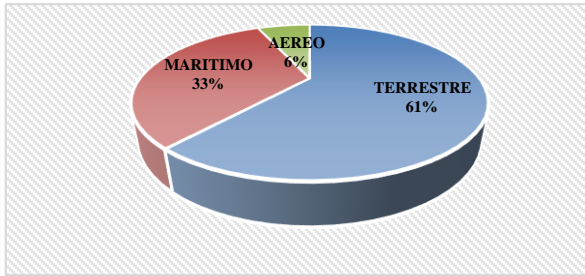


Gráfico 52. Participación de las exportaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte, 2016 (Millones de USD)

Fuente: CAN, 2017

Elaborado por: Benítez J.

89%.

Las exportaciones de Ecuador hacia Colombia por modo terrestre desde el año 2015 han tendido a la baja, la variación porcentual entre 2016 y 2015 demuestran una caída de -17,2% es decir pérdidas de -101 millones de dólares en relación al 2015; la salida de productos embarcados en el transporte marítimo y aéreo tendieron al alza, esto puede deberse por la menor salida de mercancía por la Aduana de Tulcán.

Tanto en valor como en volumen el transporte terrestre ocupa más del 50%, seguido del modo marítimo sobre el 30% y aéreo 6%. De los valores totales exportados intracomunitariamente por Ecuador a la CAN la participación en las exportaciones por vía terrestre a Colombia corresponde al 85% en valor monetario mientras que en volumen el

4.1.6 Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte.

Tabla 39. Importaciones de Ecuador desde Colombia por modo de Transporte

Modo de transporte	Millones de dólares			Var% 2016/2015	Toneladas			Var% 2016/2015
	2014	2015	2016		2014	2015	2016	
Terrestre	1 214	952	746	↓-21,6	465 087	416 599	334 669	↓-19,7
Marítimo	450	408	407	↓-0,2	210 083	190 998	245 808	↑28,7
Aéreo	293	244	155	↓-36,5	3 746	3 836	3 957	↑3,2

Fuente: Adaptado de CAN- Comercio intracomunitario de bienes por modo de transporte 2014-2016

Elaborado por: Benítez Johann

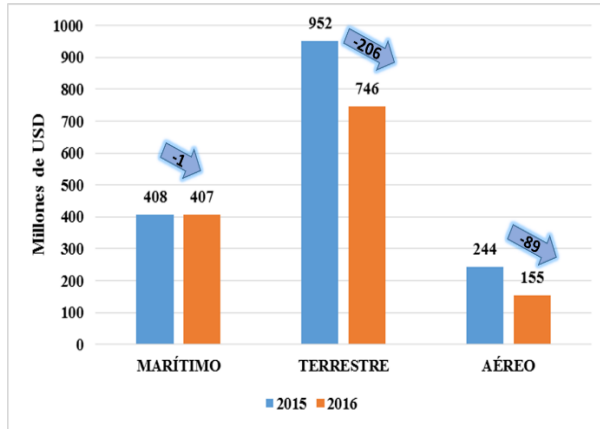


Gráfico 53. Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte 2015 & 2016 (Millones de USD).
Elaborado por: Benítez J.

En las importaciones medidas en millones de dólares se observa que desde el 2015 han tendido a la baja y ello puede deberse a la aplicación de la medida de defensa comercial (salvaguardia) y en 2016 se suma la paralización del transporte en Colombia, provocando caída de las mismas.

Por lo tanto, las importaciones movilizadas por modo terrestre han presentado un descenso de -21,6% (\$-206 millones de USD) de igual manera la participación negativa para el transporte marítimo -0,2% (\$ -1 millón de USD) y aéreo -36,5% (\$-89 millones de USD).

Por otra parte, los valores monetarios demuestran que solo las importaciones provenientes de Colombia corresponden al 72%, mientras que en volumen 53,46% del total importado por Ecuador desde la CAN por modo terrestre.

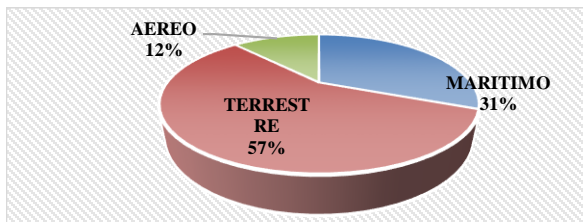


Gráfico 54. Importaciones del Ecuador hacia Colombia por modo de Transporte, 2016 (Millones de USD)

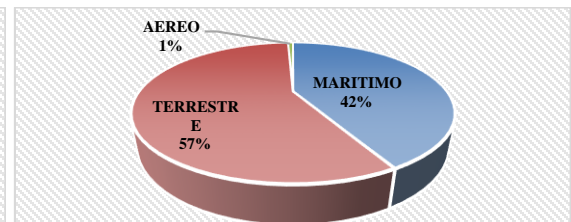


Gráfico 55. Importaciones del Ecuador desde Colombia por modo de Transporte, 2016 (Toneladas)

Se aprecia una vez más que el modo de transporte terrestre obtiene la mayor participación tanto en valor como en volumen 57%, demostrando que este medio es el más utilizado para realizar las importaciones provenientes del vecino país del norte e incluso superando al transporte marítimo que le corresponde el 31% y 42% respectivamente, finalmente por modo aéreo se moviliza menores volúmenes de carga.

4.1.7 Vehículos que cruzan la frontera con carga de importación

Se identifica que el 20% de los vehículos que cruzan la frontera con carga de importación son de Ecuador mientras que, para la exportación se realiza con el 73% de los vehículos ecuatorianos y apenas con el 27% de los automotores colombianos.

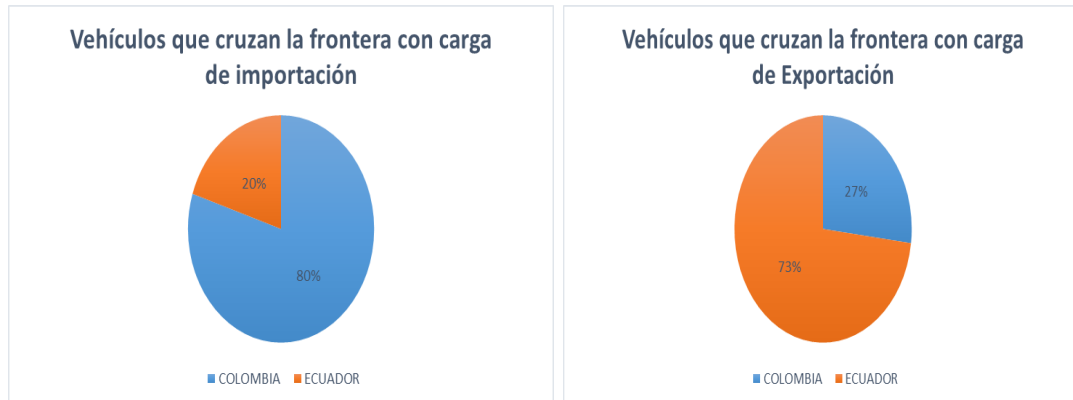


Gráfico 56. Vehículos que cruzan la frontera con carga de importación
Fuente: Realpe, I 2016

4.1.8 Relación Balanza Comercial Distrito de Aduanas Tulcán 2015 & 2016 (Miles de USD)

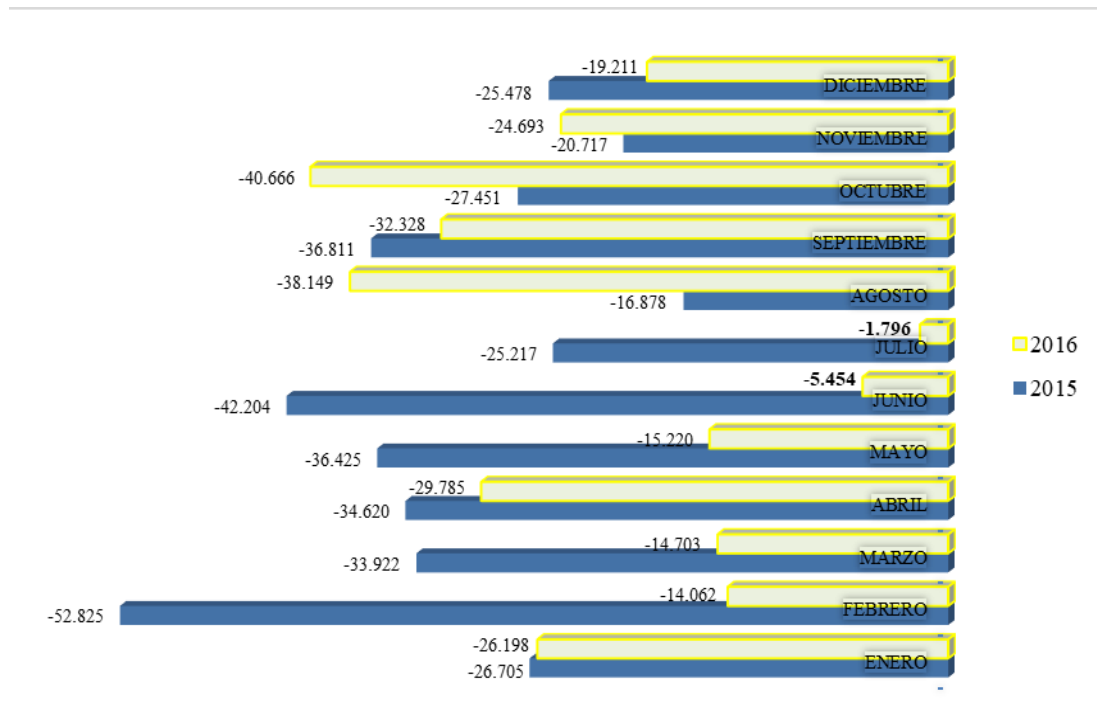


Gráfico 57. Saldos Balanza Comercial Distrito de Aduanas Tulcán 2015 & 2016 (Miles de USD).
Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

Los saldos de balanza comercial medida en miles de dólares FOB registrados por la dirección Distrital de Aduanas Tulcán durante los periodos 2015 & 2016 son deficitarios debido a que las importaciones superan a las exportaciones en un 65%. Se determina que el déficit comercial del año 2016 es menor al registrado al del año anterior esto puede deberse en mayor medida por la caída de las importaciones durante los meses de junio y julio tiempo donde se desató el paro del transporte en Colombia y por otra parte por la vigencia de las salvaguardias.

El mes de julio del 2016 es el mes que menor saldo deficitario se registra 1.796 miles de USD frente a 25.217 miles de USD registrado el mismo mes del 2015 mostrando una caída del 93% (\$-23.425 USD).

4.1.9 EVALUACIÓN IMPORTACIONES 2015 VS 2016

Los principales productos importados por Ecuador desde Colombia se encuentran ordenados de acuerdo a la participación del valor CIF pudiendo con ello evaluar entre junio y julio del 2016 vs junio y julio del 2015, presentando el siguiente comportamiento:

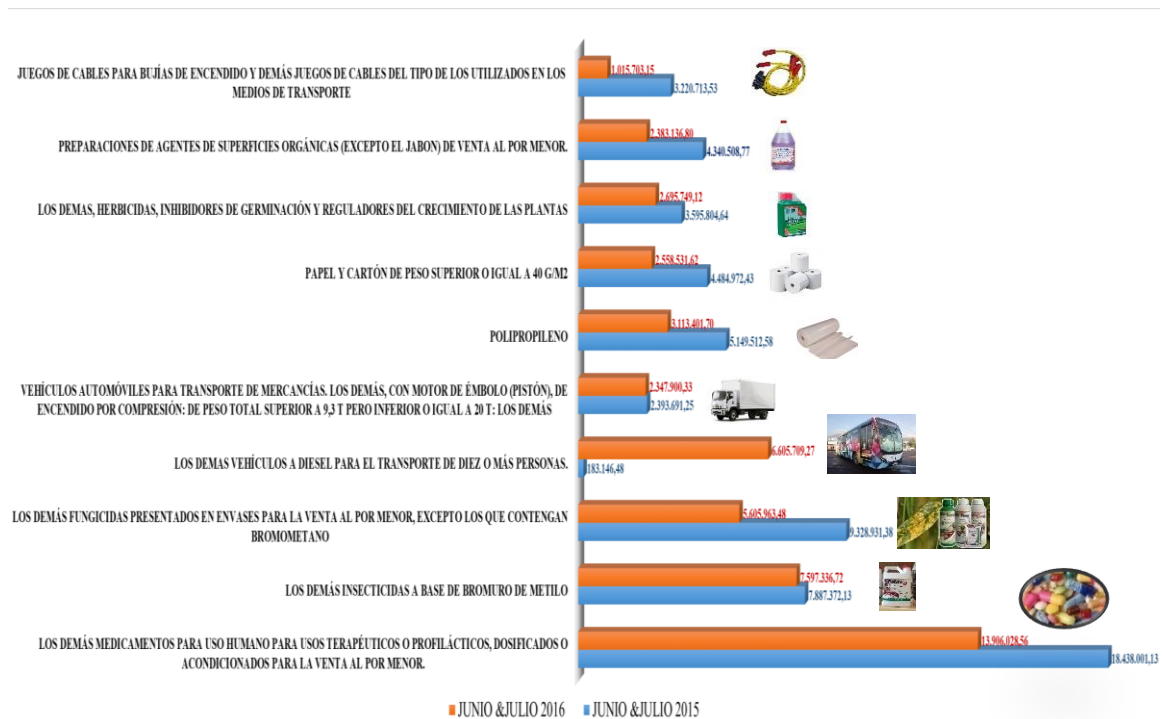


Gráfico 58. Principales productos de importación de Ecuador-Colombia en valor CIF-USD.

Fuente: Cobus Group, Arancel Quinta enmienda.

Elaborado Por: Benítez. J

Se evidencia que el aparato productivo de Colombia se encuentra mayormente desarrollado que el ecuatoriano. Desde el vecino del norte se importan productos como: medicamentos para uso humano, productos diversos de las industrias químicas como los fungicidas, insecticidas, productos para lavar, plástico, vehículos, papel y cartón entre los principales.

Durante el periodo del paro del transporte en Colombia se observa que el 90% de los productos del Top Ten tuvieron disminuciones entre el 2% y el 45% en el valor CIF.

Clasificando por valor CIF la subpartida arancelaria 30.04.90.29.00 (los demás medicamentos para uso humano para usos terapéuticos o profilácticos) es el producto que mayor afectación en valor monetario presentó durante junio y julio del 2016, se dejó de importar \$ 4.531.972,57 es decir una baja del 25% con relación al mismo periodo del año anterior, esto de igual forma significa el valor que los exportadores colombianos dejaron de vender.

Por otra parte, se determina que la subpartida 8702.10.90.90 (los demás vehículos a diésel para el transporte de diez o más personas) presenta incremento del 3507% durante junio y julio del 2016 con relación al mismo periodo del 2015, esto se debe a que el Municipio de Quito importó los buses articulados antes del paro y después del mismo.

4.1.10 Distritos Aduaneros con relación al valor CIF-USD 2015-2016.

Tabla 40. Distritos Aduaneros con relación al valor CIF-USD 2015 VS 2016.

Aduana	CIF-USD 2015	CIF-USD 2016	VARIACIÓN NOMINAL (CIF-USD)	Variación % 2016/2015
Guayaquil Marítimo	484.102.926,47	445.408.987,80	-38.693.938,67	↓-8,0
Esmeraldas	3.496.109,82	539.746,72	-2.956.363,10	↓-84,6
Manta	11.867.281,07	6.360.700,16	-5.506.580,91	↓-46,4
Quito	292.051.773,87	201.786.823,20	-90.264.950,67	↓-30,9
Guayaquil Aéreo	25.648.903,45	18.739.243,16	-6.909.660,29	↓-26,9
Cuenca	4.941,80	42.098,99	37.157,19	751,9
Tulcán	991.527.620,83	801.790.951,56	-189.736.669,27	↓-19,1
CEBAF San Miguel	32.807.173,54	9.519.799,98	-23.287.373,56	↓-71,0
Total	1.841.506.730,85	1.484.188.351,57	-357.318.379,28	↓-19,4

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

En cuanto al valor CIF-USD declarado por las aduanas nacionales durante el 2015 vs 2016 se observa una caída del 19,4% anual es decir más de \$ 357 millones de Dólares. Por la Aduana de Tulcán se dejó de declarar 189.736.669,27 USD en el año 2016, inferior en 19,1% respecto al año anterior. Las demás aduanas de igual manera presentan caídas en sus importaciones debido al menor ingreso de mercancías por dichos puntos. La Dirección Distrital Tulcán es la aduana terrestre que participa del mayor porcentaje del valor CIF de importación desde Colombia manejando el 54% y la aduana marítima que mayor participación tiene en las importaciones es Guayaquil 26% en valor CIF.

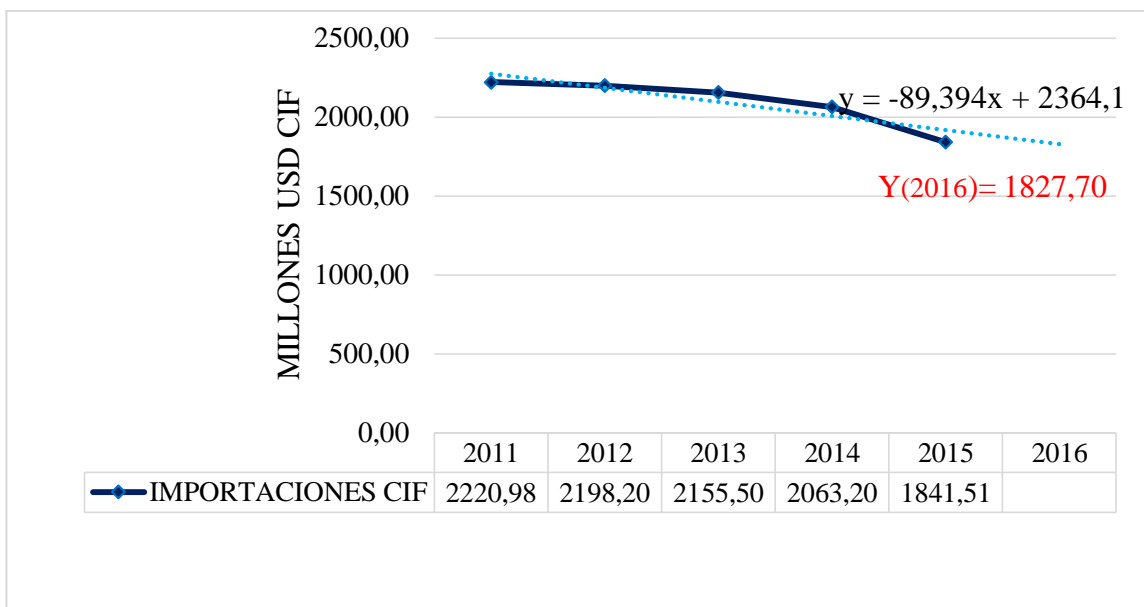


Gráfico 59. Proyección de las importaciones hacia el año 2016 (CIF millones de USD)

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

La proyección con regresión simple modela que si 2016 hubiese sido un año normal sin paro la tendencia de las importaciones hubiese sido de \$1827,70 millones de USD- CIF. Haciendo la relación valor real vs valor aproximado las importaciones hubiesen presentado decrecimiento del 19% cerca de 343,5 millones de USD-CIF.

4.1.11 Valores CIF-USD mensuales registrados por la Aduana de Tulcán 2015-2016.

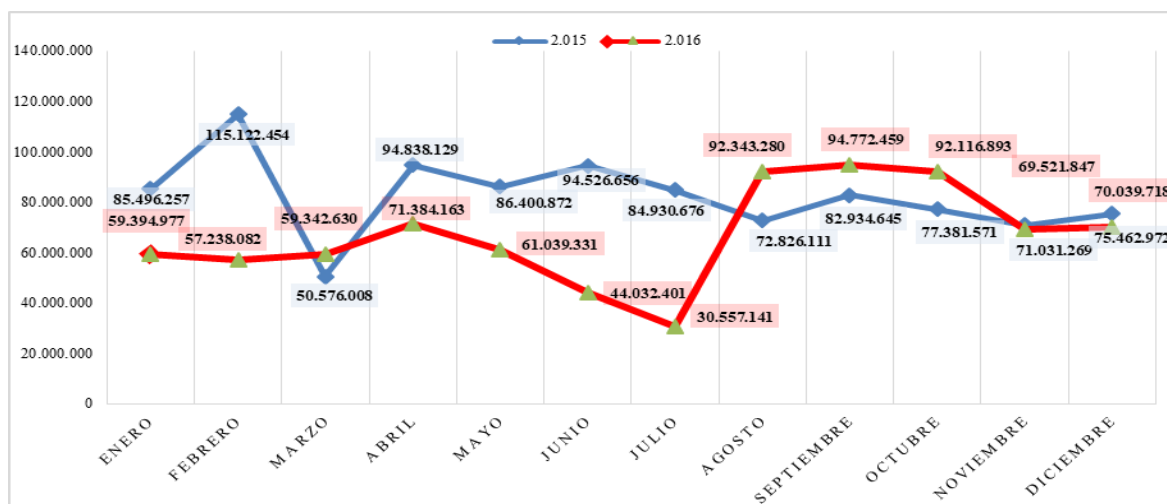


Gráfico 60. Valores CIF-USD mensuales registrados por la Aduana de Tulcán 2015-2016.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

El Gráfico 60 refleja que desde enero a julio del 2016 los valores declarados son menores frente al periodo anterior, durante los meses de junio y julio (periodo del paro camionero) las importaciones tienen las peores caídas 44.032.401 y 30.557.141 USD, a partir del mes de agosto se denota una recuperación en las importaciones.

4.1.12 Valores CIF-USD registrados por importaciones en junio & julio 2015 & 2016.

Tabla 41. Valores CIF-USD registrados por importaciones en junio & julio 2015 & 2016.

ADUANA	JUNIO				JULIO			
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL (CIF-USD)	VAR %	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL (CIF-USD)	VAR %
Guayaquil Marítimo	44.562.553	36.607.694	↓-7.954.859	-18	40.677.127	38.819.270	↓-1.857.857	-5
Guayaquil Aéreo	1.827.188	1.419.339	↓-407.849	-22	1.791.658	2.023.389	↑ 231.731	13
Quito	23.376.771	14.467.985	↓-8.908.786	-38	14.841.998	15.330.829	↑ 488.831	3
Tulcán	94.526.656	44.032.401	↓-50.494.255	-53	84.930.676	30.557.141	↓-54.373.535	-64
CEBAF San Miguel	164.904	931.231	↑ 766.328	465	481.416	2.340.317	↑ 1.858.901	386
Total	164.458.072	97.458.651	↓-66.999.421		142.722.875	89.070.945	↓-53.651.930	

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Por lo anteriormente expuesto los importadores ecuatorianos tuvieron una disminución en sus compras con referencia a junio y julio del 2015 de aproximadamente \$120.651.351 USD, dicho valor de igual forma refleja lo que Colombia dejó de exportar por efecto del paro camionero.

Los mayores rubros de pérdida económica se reflejan por la aduana de Tulcán debido a que es la principal Aduana por donde ingresan los productos importados desde Colombia. La disminución en el valor CIF de importación por este punto durante los meses analizados fue de \$104.867.790 USD representando el 87% del total del valor que se dejó de importar.

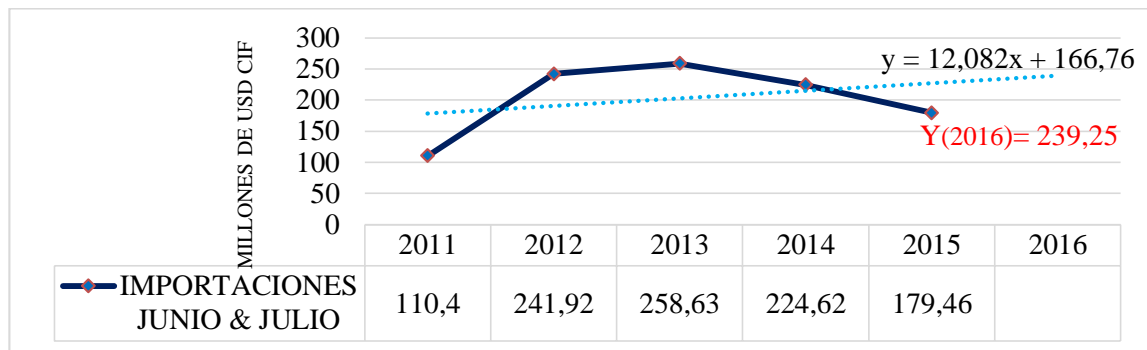


Gráfico 61. Proyección de las importaciones de los meses de junio y julio por la Aduana de Tulcán.
Fuente: Cobus Group
Elaborado Por: Benítez. J

La regresión lineal con los datos históricos correspondiente a los valores de importación en términos CIF de los meses de junio y julio de los cinco años anteriores registrados por la aduana de Tulcán, permitieron proyectar que para 2016 el comportamiento de las importaciones durante dichos meses hubiesen tendido a ser de \$239,25 millones de USD y no de 74,59 como se registró por efecto del paro. Con este método se estima que el valor CIF de las importaciones que no se realizaron hubiese sido de \$164,66 millones de USD es decir reducción de 68,8%.

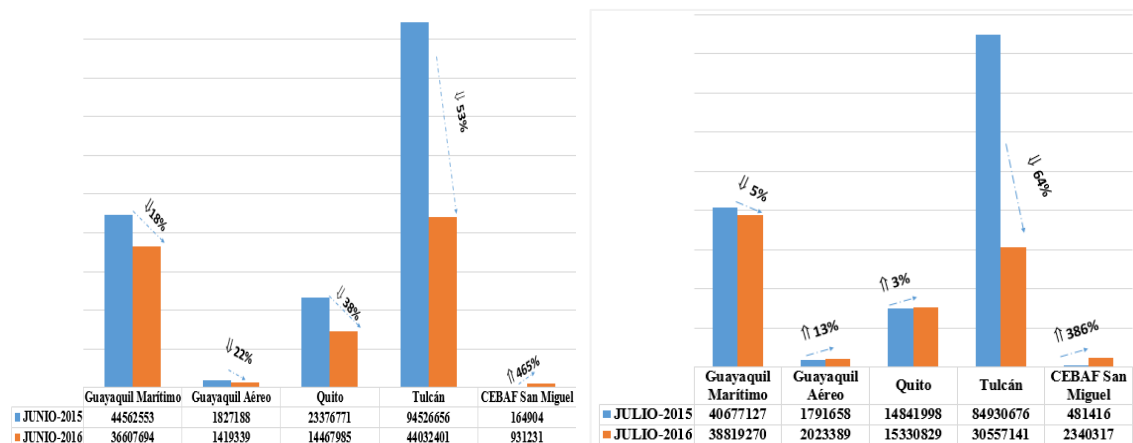


Gráfico 62. Valor CIF-USD junio & julio 2015 & 2016 declarado en las importaciones
Elaborado Por: Benítez. J

Por CEBAF San Miguel y las aduanas aéreas Guayaquil y Quito se registran un leve incremento que en realidad no es muy significativo en relación con lo que se dejó de importar por la aduana de Tulcán, siendo del 3%, 0,2% y 0,5% respectivamente, se deduce que por estos puntos ingresaron las mercancías importadas desde Colombia como alternativa de solución de transporte.

4.1.13 Volumen de importación 2015 & 2016 Aduana de Tulcán.

En relación al volumen de importación representado en toneladas métricas por la Aduana de Tulcán se dejaron de movilizar 48.244 TM, los meses de junio y julio presentan las mayores bajas en el primero 18.984 TM (-51,3%) y el segundo 29.260 TM (-74,5%) del volumen importado con respecto al año 2015, posteriormente en agosto se incrementa.

El total de importaciones establecidas en 2016 frente al 2015 refleja una disminución del -18% equivalente al 74,406 Toneladas. En una relación de medida promedio mensualmente se dejaron de importar 6.201 Toneladas.

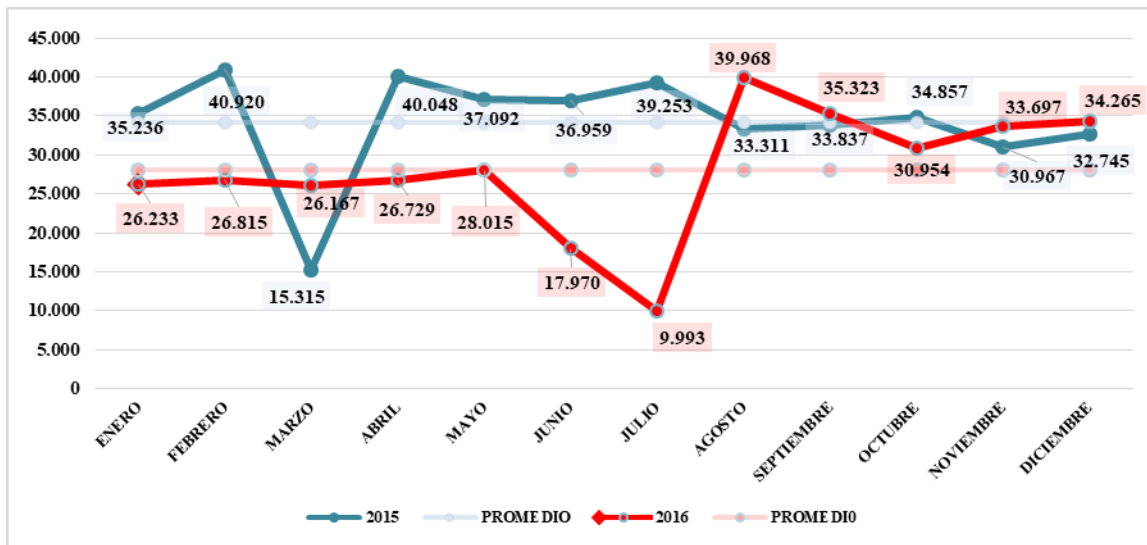


Gráfico 63. Volumen de importación Aduana de Tulcán 2015-2016 (Toneladas)

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

4.1.14 EVALUACIÓN-IMPORTADORES POR LA ADUANA DE TULCÁN.

A pesar de que en 2016 a nivel nacional se denota un incremento en el número de importadores, por la aduana de Tulcán dicha cantidad se vio reducida en referencia al año anterior.

A nivel nacional operan más de 4100 empresas importadoras que son de las provincias diferentes a la zona de integración; de las cuales en 2016 por la aduana de Tulcán se refleja la participación de 1119, representando el 26% del total a nivel país, esta cantidad se vio reducida en comparación a la participación del 2015, en dicho año se contó con 1981 importadores, los mismos que representaron el 48% de los importadores a nivel nacional.

Tabla 42. Top Ten empresas importadoras con relación al CIF junio-julio 2015 vs 2016 por la aduana de Tulcán.

Nº	EMPRESA	CIF-USD JUN & JUL 2015	CIF-USD JUN & JUL 2016	VARIACIÓN NOMINAL	VAR. %
1	PRODUCTOS FAMILIA SANCELA DEL ECUADOR S.A	7.598.763	1.296.030	↓-6.302.734	-83
2	MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. MAVESA	2.487.352	1.228.695	↓-1.258.658	-51
3	TEOJAMA COMERCIAL S.A	775.401	1.350.568	575.167	74
4	KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A.	6.855.305	1.243.895	↓-5.611.410	-82
5	PAT PRIMO ECUADOR COMERCIALIZADORA	4.164.537	2.404.524	↓-1.760.013	-42
6	CORPORACIÓN DISTRIBUIDORA DE ALIMENTOS S.A. CORDIALSA	2.437.111	1.268.904	↓-1.168.207	-48
7	CEDETEC S.A.	4.423.556	1.190.077	↓-3.233.478	-73
8	GRUPO TRANSBEL S.A.	2.430.306	1.004.139	↓-1.426.167	-59
9	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	2.585.398	1.386.832	↓-1.198.566	-46
10	PRODUCTOS AVON ECUADOR S.A.	3.481.322	911.797	↓-2.569.525	-74
TOTAL		37.239.052	13.285.461	↓-23.953.591	-64

Fuente: Cobus Ecuador

Elaborado Por: Benítez. J

La Tabla 42 demuestra el comportamiento de los diez principales importadores que ingresan los productos desde Colombia declarando por la Aduana de Tulcán, este análisis se lo realiza con datos de los meses de junio y julio del 2015 vs 2016.

El comparativo indica que el paro del transporte en Colombia afectó a los importadores de manera profunda, en promedio provocó la disminución del 48% en el valor CIF de importación de dichas empresas. La reducción en valores monetarios de las diez principales empresas importadoras alcanza cerca de los 24 millones de dólares CIF.

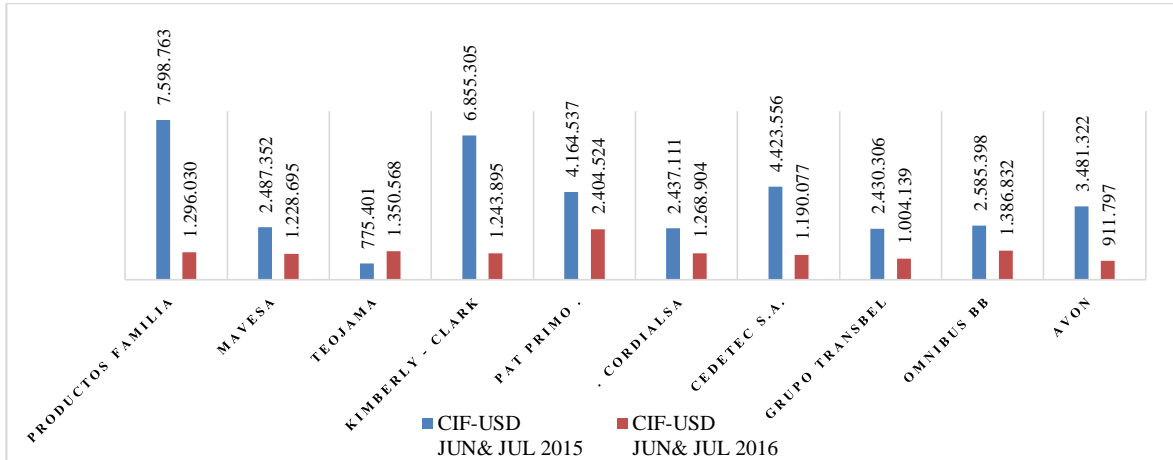


Gráfico 64. Top Ten empresas importadoras en relación al CIF junio-julio 2015 vs 2016 por la aduana de Tulcán.

Fuente: Cobus Ecuador

Elaborado Por: Benítez. J

Solamente la empresa Teojama Comercial S.A denota incremento durante los periodos analizados esto se debe a que dicha empresa ha importado sus productos antes de la paralización es decir a inicios del mes de junio.

4.1.15 Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) 2015-2016

En 2016 se generaron 39.100 DAI a nivel nacional de las cuales 19.972 se realizaron por la aduana de Tulcán dicho valor representa el 51% del total.

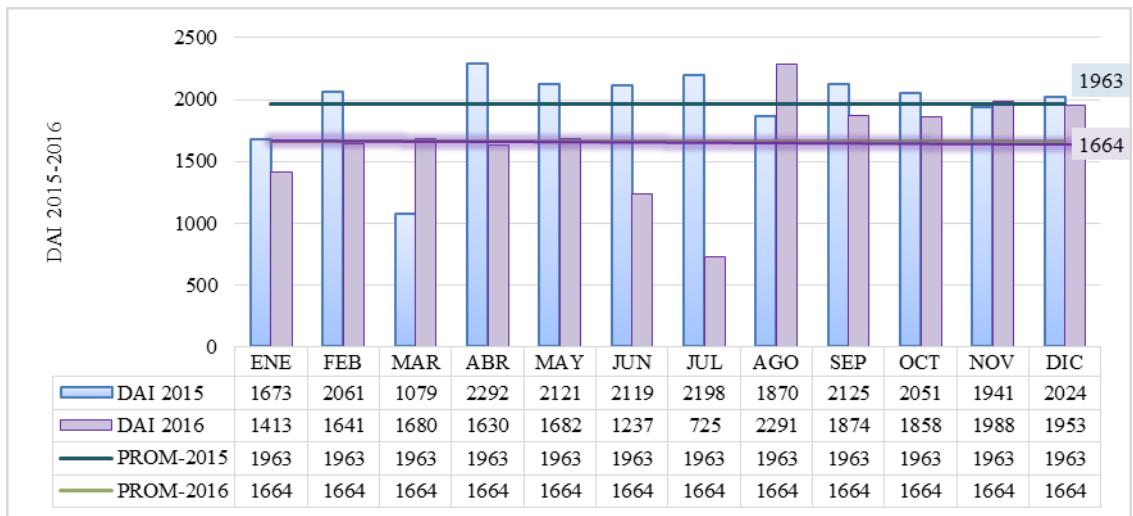


Gráfico 65. DAI mensuales Aduana de Tulcán 2015-2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

De acuerdo a las tablas 18 & 29 se observa que en 2016 existió una disminución de 3% en la participación de las aduanas nacionales en relación al 2015, los valores acumulados reflejan que se pasó de 43.634 a 39.100 DAI es decir se dejaron de tramitar 4534 DAI, durante el paro el mes de julio es el mes donde menor DAI se generó.

En una relación de medida promedio mensualmente se dejaron de declarar por el sistema Ecuapass 299 DAI por la Aduana de Tulcán.

4.1.16 Declaraciones aduaneras de importación DAI Junio- Julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.

Tabla 43. DAI junio- julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.

ADUANA	JUNIO				JULIO			
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL DAI	VAR %	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL DAI	VAR %
Guayaquil Marítimo	455	468	↑13	2,9	499	493	↓-6	-1,2
Guayaquil Aéreo	643	753	↑110	17,1	976	799	↓-177	-18,1
Quito	442	401	↓-41	-9,3	459	553	↑ 94	20,5
Tulcán	2.119	1.237	↓-882	-41,6	2.198	725	↓-1.473	-67,0
CEBAF San Miguel	16	48	↑32	200,0	32	58	↑26	81,3
Total	3.675	2.907	↓-768	-21	4.164	2.628	↓-1.536	-36,9

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Las DAI declaradas durante los meses de junio y julio con relación al 2015 vs 2016 señalan disminuciones en los despachos de carga aproximadamente de 2304 DAI, desde Colombia hacia Ecuador a través de los modos marítimo, aéreo y terrestre

Modo marítimo: La aduana marítima más representativa en las importaciones con Colombia es Guayaquil, para el mes de junio presenta un incremento no muy significativo de 13 DAI en cambio para julio decrece 1,2% es decir apenas 6 DAI.

Modo aéreo: La aduana de Guayaquil para el mes de junio incrementó a 110 DAI y en julio cayó 18% es decir 177 DAI's respecto a su similar en 2015. Por la aduana de Quito en junio se refleja una caída de 41 DAI y para julio incrementó a 94 DAI comparado a su similar en 2015.

Modo terrestre: Las DAI aumentaron en 32 y 26 en el periodo de junio y julio por la aduana CEBAF San Miguel, a pesar de ello la cantidad de declaraciones por dicha aduana es relativamente bajo y solo representa el 2,5% de las DAI que se dejaron de realizar por la Aduana de Tucán durante la paralización del transporte.

La Dirección Distrital de Aduanas Tulcán es la más representativa en las importaciones desde Colombia, durante el 2016 se establece una disminución en las Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI) de 15,2% en relación al 2015, es decir las DAI pasaron de 23.554 a 19.972, ver las tablas 18 & 29.

Por la aduana de Tulcán, junio y julio del 2016 fueron los meses donde menor número de declaraciones de importación se registraron, los decrementos fueron de 41,6% y 67% respectivamente con relación al 2015, debido al paro del Transporte fueron 2.355 DAI las que no se efectuaron por esta aduana y representan el 65,7% de las DAI totales anuales que no se realizaron en 2016.

4.1.17 EVALUACIÓN - AGENTES DE ADUANA

La Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0140-RE, establece en el artículo 3 que la tarifa mínima para las importaciones por modalidad terrestre y aérea será el 50% de un salario básico unificado y para marítima del 60%. (SENAE, 2012)

Tabla 44. *Afectación económica con relación a las DAI Junio- Julio 2015 vs 2016 en las aduanas nacionales.*

Aduana	Junio USD	Julio USD	Total por Aduana
Guayaquil Marítimo	↑ 2.855	↓ -1.318	↑ 1.537
Guayaquil Aéreo	↑ 20.130	↓ -32.391	↓ -12.261
Quito	↓ -7.503	↑ 17.202	↑ 9.699
Tulcán	↓ -161.406	↓ -269.559	↓ -430.965
CEBAF San Miguel	↑ 5.856	↑ 4.758	↑ 10.614
Total	\$ -140.068	\$ -281.308	\$ -421.376

Nota: El cálculo se establece referente al S.B.U. del 2016 (366,00USD)

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Los agentes de aduana que laboran declarando en la aduana de Tulcán y Guayaquil Aéreo tuvieron decremento en sus ingresos frente a los dos meses del año anterior de \$443.226,00 Dólares.

Los ingresos aumentaron para los agentes fedatarios de aduana quienes declararon por Quito, San Miguel y Guayaquil Marítimo esto fue de \$21.850,20 Dólares.

4.1.18 Afectación económica a los Agentes de aduana que tramitaron las DAI por la aduana Tulcán.

La tabla 45 indica la variación en las DAI generadas por los 10 principales agentes de aduana que mayor operatividad demostraron tramitando por el Distrito Tulcán; en conjunto declararon más del 60% del total efectuado por dicha aduana.

Tabla 45. Variación en la cantidad de DAI en los principales Agentes de aduana.

N°	Agentes de Aduana	DAI JUNIO				DAI JULIO			
		2015	2016	VAR. NOM.	VAR. %	2015	2016	VAR. NOM	VAR. %
1	GONZÁLEZ NORA	264	166	↓-98	-37,1	268	132	↓-136	-50,7
2	YÉPEZ MIGUEL	251	126	↓-125	-49,8	222	102	↓-120	-54,1
3	TORRES & TORRES	106	109	↑3	2,83	224	65	↓-159	-71
4	GOYES WILSON	149	92	↓-57	-38,3	154	58	↓-96	-62,3
5	BURBANO VINICIO	189	66	↓-123	-65,1	187	32	↓-155	-82,9
6	HIGUERA EDUARDO	116	59	↓-57	-49,1	104	30	↓-74	-71,2
7	ROCALVI S.A.	87	77	↓-10	-11,5	94	19	↓-75	-79,8
8	FMA F. MOSQUERA	99	44	↓-55	-55,6	90	6	↓-84	-93,3
9	CANO NELSON	157	87	↓-70	-44,6	170	57	↓-164	-96,5
10	ARGOTI GUILLERMO	81	48	↓-33	-40,7	70	18	↓-13	-18,6
TOTAL		1499	826	-673	-44,9	1583	501	-1082	-68

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Tabla 46. Afectación económica Agentes de aduana con relación a las DAI por la aduana Tulcán.

N°	Agentes de Aduana	JUNIO USD	JULIO USD	TOTAL
1	GONZÁLEZ NORA	-17.934	-24.888	-42.822
2	YÉPEZ MIGUEL	-22.875	-21.960	-44.835
3	TORRES & TORRES	549	-29.097	-28.548
4	GOYES WILSON	-10.431	-17.568	-27.999
5	BURBANO VINICIO	-22.509	-28.365	-50.874
6	HIGUERA EDUARDO	-10.431	-13.542	-23.973
7	ROCALVI S.A.	-1.830	-13.725	-15.555
8	FMA F. MOSQUERA	-10.065	-15.372	-25.437
9	CANO NELSON	-12.810	-30.012	-42.822
10	ARGOTI GUILLERMO	-6.039	-2.379	-8.418
TOTAL		\$ -114.375	\$ -196.908	\$-311.283

Nota: El cálculo se establece referente al S.B.U. del 2016 (366,00USD)

La pérdida económica acumulada de los diez agentes asciende a los 311.283 USD; la principal agente de aduana que declara por Tulcán, entre junio y julio del 2016 tuvo pérdida de 42.822 USD comparado con el año anterior.

4.1.19 EVALUACIÓN -EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA IMPORTACIÓN.

Al hacer el comparativo de los datos entre 2015 y 2016 se identifica que en 2016 se contó con la participación de menos empresas que el año anterior, es decir se pasó de 111 a 97, estas movilizaron la carga de importación desde Colombia por los modos aéreo, marítimo y terrestre.

En cuanto a los documentos de transporte como son Cartas Porte Internacional, Guías Aéreas y B/L se determina de acuerdo a los números de carga que en 2016 se elaboraron menos documentos que el año anterior, es decir se dejaron de realizar 3.282 tramites en relación al 2015 representando una caída del 12%.

Durante los dos periodos estudiados se identifica que 64 empresas tramitan por la Aduana de Tulcán y generan el 86% de los documentos de transporte a nivel nacional.

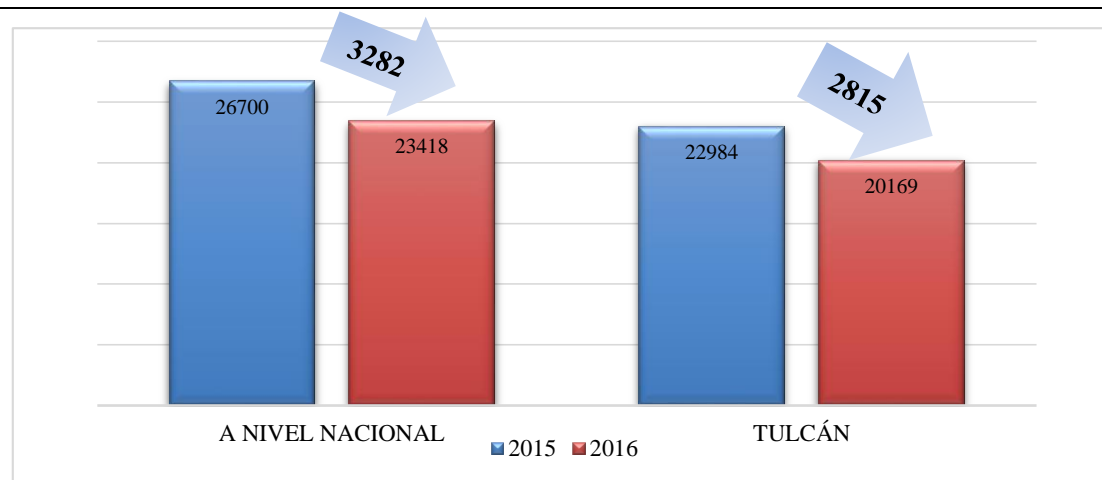


Gráfico 66. Documentos de transporte generados por las empresas periodo 2015 vs 2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Pese a ello entre enero a diciembre del 2016 las empresas que tramitan por la Aduana de Tulcán tuvieron una disminución de 2.815 Cartas Porte Internacional por Carretera (CPIC) es decir un decremento del 12% en relación al 2015, los valores indican que se redujo de

22.984 a 20.169 CPIC. Por otra parte, las 2815 CPIC representan el 86% de los trámites que se dejaron de realizar a nivel nacional.

4.1.20 Evaluación del Flete manifestado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán 2015 vs 2016.

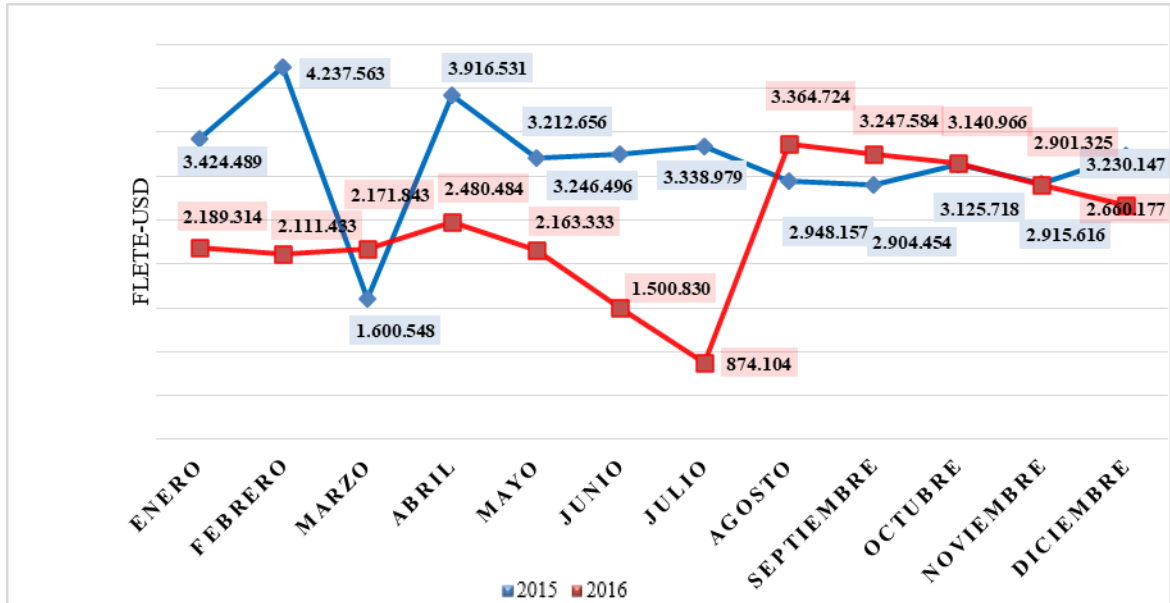


Gráfico 67. Flete declarado por las empresas de transporte en la Aduana de Tulcán 2015 vs 2016.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

El flete manifestado por las empresas de transporte en la aduana de Tulcán para el periodo 2016 establece una disminución del 24,4% en relación al 2015 o lo que equivale a la pérdida de \$9.295.236 USD; es decir, el flete pasó de \$38.101.354 USD a \$28.806.118 USD.

Con respecto a los meses donde ocurrió el paro del transporte que son junio y julio del 2016 se resalta el siguiente resultado: para junio del 2016 se denota la reducción de 54% en referencia al 2015, mismo valor que aproximadamente es de \$1.745.665 USD, para julio el desplome del flete recaudado cae aún más a 74% ascendiendo a los \$2.464.875 en relación a su similar en el año 2015.

Durante los dos meses analizados la pérdida para los transportistas ecuatorianos cuantifica los \$4.210.540 Dólares y representa el 45% de la pérdida total generada durante el 2016.

4.1.21 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la importación

La Tabla 47 refleja diez principales empresas que movilizaron la carga por el Puente Internacional de Rumichaca con carga de importación desde Colombia. Los resultados indican que en conjunto las diez empresas durante junio y julio del 2016 (periodo del paro) tuvieron una disminución en el flete del 72% en relación a junio y julio del 2015, dicha disminución alcanza el \$1.356.306 USD.

Tabla 47. Evaluación económica de las Principales Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de importación.

Nº	EMPRESA	FLETE- USD JUN & JUL 2015	FLETE- USD JUN & JUL 2016	VARIACIÓN NOMINAL	VAR. %
1	SÁNCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	982.073	116.776	↓-865.297	-88
2	PROVIZCAINO S.A.	71.439	183.790	↑112.351	157
3	CORDICARGAS ECUADOR S.A	366.466	99.590	↓-266.876	-73
4	ROCALOBA CIA. LTDA	279.122	52.703	↓-226.419	-81
5	UTRANH	59.261	31.110	↓-28.150	-48
6	SYTSA CIA. LTDA	35.390	16.815	↓-18.575	-52
7	N. T. A. CIA. LTDA.	42.245	6.130	↓-36.115	-85
8	GERMOR S.A.	32.965	5.271	↓-27.694	-84
9	TRANSURGINT S. A.	4.771	5.920	↑1.149	24
10	TRANSCOMERINTER CIA. LTDA.	2.350	1.670	↓-680	-29
TOTAL		1.876.081	519.775	-1.356.306	-72

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

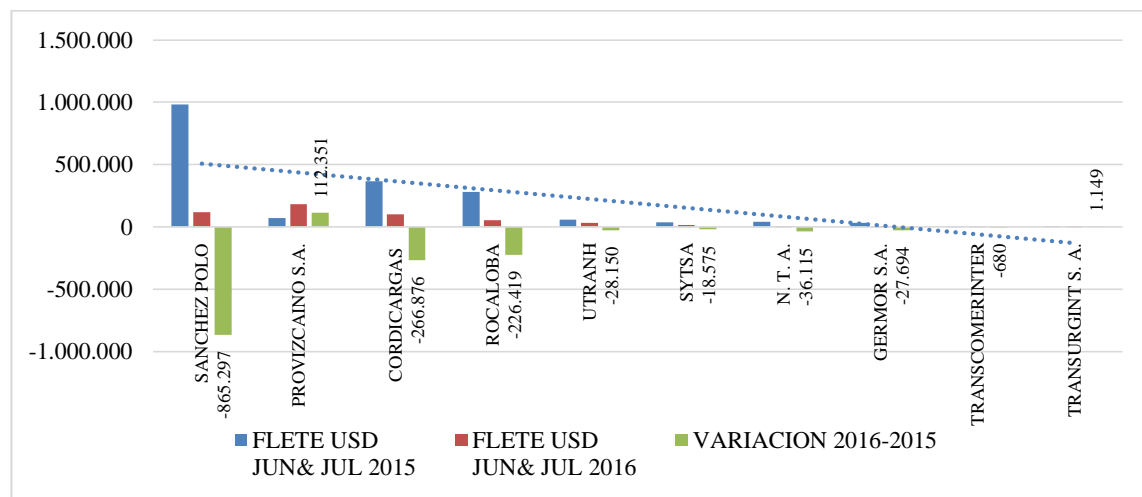


Gráfico 68. Top Ten- Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de importación

Elaborado Por: Benítez. J

La empresa Sánchez Polo del Ecuador C.A es la empresa que opera en la ciudad de Tulcán y que en mayor medida se vio afectada, el valor del flete acumulado entre junio y julio del 2016 presenta una disminución del 88%, es decir de \$865.297 dólares en relación a su similar en 2015. Por otra parte, se identifica que Provizcaino y Transurgint S.A no presentan caídas en dichos meses se debe a que operaron con normalidad antes del paro o ingresando las mercancías por CEBAF San Miguel.

Finalmente se identifica que, en 2016 debido a la paralización del transporte en Colombia, las empresas transportadoras de carga por carretera optaron por ingresar los productos por CEBAF San Miguel denotando la participación de siete empresas durante junio y julio del 2016 frente a una sola que trasladó las mercancías durante junio y julio del 2015.

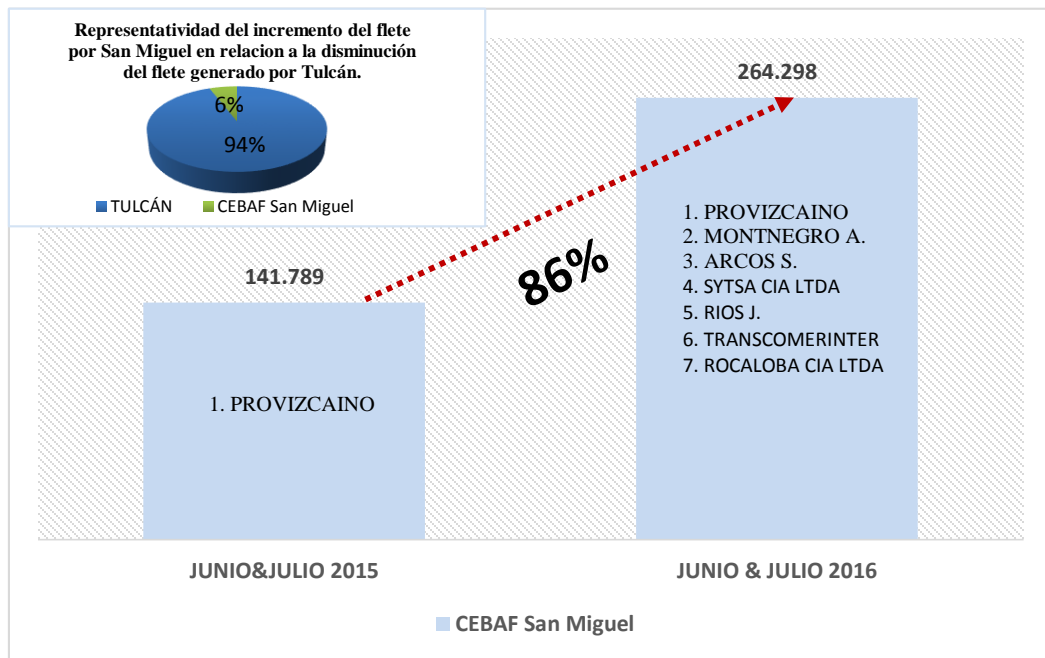


Gráfico 69. Flete generado por las Empresas de transporte durante junio & julio 2015 vs 2016 en la importación por CEBAF San Miguel

Elaborado Por: Benítez. J

Durante el periodo del paro del transporte en Colombia las empresas que transitaron por CEBAF San Miguel permitieron incrementar la operatividad por dicho paso y generaron consigo que el flete registrado por ese punto incremente el 86% comparado al mismo periodo en 2015; a pesar de ello la representatividad del incremento en el flete en las empresas que transitaron por San Miguel es relativamente bajo 6% frente a la disminución del flete declarado por Tulcán durante el periodo del paro camionero.

4.1.22 EVALUACIÓN RECAUDACIÓN DE TRIBUTOS 2015 VS 2016 (ESTADO)

Entre 2015 y 2016 hubo un decrecimiento de 674 millones de dólares correspondiente a 17,3%, esto se debe a los menores valores monetarios recaudados en 2016 pasando de \$3.895 a \$ 3.221 millones.

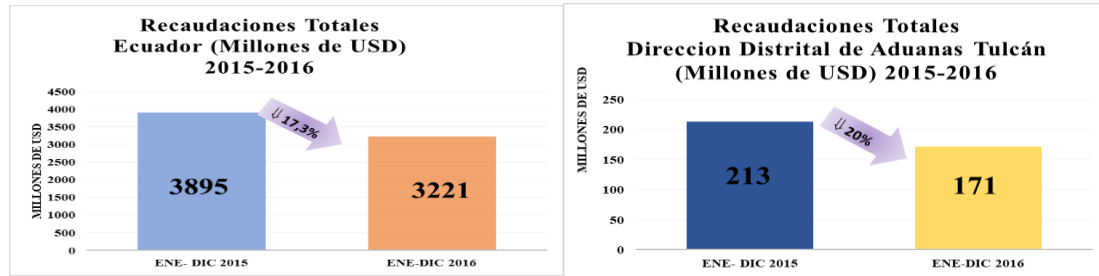


Gráfico 70. Recaudación de Tributos SENAE- Enero a diciembre 2015 vs 2016

Fuente: SENAE. www.aduana.gob.ec

Elaborado Por: Benítez. J

En la dirección Distrital de Aduanas Tulcán se evidencia de igual manera un decremento del 20%, este monto alcanza los \$41.667.329,27 dólares con relación al 2015. Por otra parte, la recaudación de tributos al comercio exterior efectuada por aduana de Tulcán durante los dos periodos analizados simboliza el 5% de la recaudación total que se hace en Ecuador.

Es así que es necesario evaluar la recaudación de tributos al comercio exterior de forma mensual por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán.

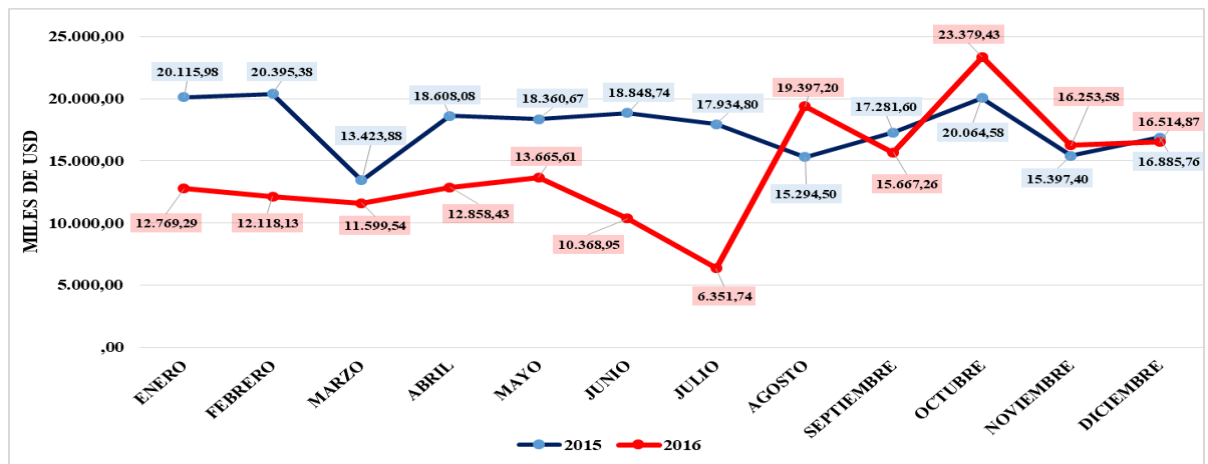


Gráfico 71. Recaudación mensual de tributos -Dirección Distrital de Aduanas Tulcán 2015 vs 2016.

Elaborado por: Benítez J.

El Gráfico 71 demuestra que en el año 2016 la recaudación de tributos es inferior al año 2015, siendo los meses de junio y julio los meses donde menor recaudación se logró por la Aduana de Tulcán, esto por efecto del paro del transporte en Colombia. El mes que menor recaudación se obtuvo es en julio cayendo 65% comparado con 2015, es decir no logrando recaudar cerca de \$11.583.062,02 Dólares.

Durante los dos meses de paralización la suma ascendió a \$20.062.850,76 USD que el estado dejó de recaudar en el 2016. Es así que se concluye que el efecto del paro del transporte en Colombia produjo que el 48% del valor que se dejó de recaudar en 2016 por la aduana de Tulcán fue producto de esta problemática social originada en el vecino país.

Tabla 48. *Recaudación por Tipo de Tributo Años 2015 vs 2016 Aduana de Tulcán.*

MES	2015		2016		VAR NOMINAL \$ 2015 VS 2016	VAR % 2015 VS 2016
	USD	%	USD	%		
AD- VALOREM	9.465.131,58	4%	8.126.148,24	5%	↓-1.338.983,35	-14,1
FODINFA	4.843.492,70	2%	3.768.660,50	2%	↓-1.074.832,20	-22,2
ICE	5.152.245,81	2%	6.996.103,68	4%	1.843.857,87	35,8
IVA	111.455.755,23	52%	95.531.654,24	56%	↓-15.924.100,99	-14,3
OTROS TRIBUTOS	81.694.744,73	38%	56.521.474,12	33%	↓-25.173.270,61	-30,8
TOTAL	212.611.370,05	100%	170.944.040,78	100%	-41.667.329,27	-19,6

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Finalmente se concluye de acuerdo con los datos que a pesar de las disminuciones en los rubros de los diferentes ítems cobrados por concepto de impuestos en la aduana de Tulcán el IVA es el impuesto que mayor recaudación generó para 2015 proporcionando el 52%, y para 2016 el 56%, este incremento se debe a la Ley Orgánica de Solidaridad y de Corresponsabilidad Ciudadana para la Reconstrucción de las zonas afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016.

Por su parte el arancel Ad-Valorem está por debajo del valor de IVA esto se debe a que principalmente los productos importados gozan de un trato preferencial arancelario en el mayor de los casos es del 100%.

4.1.23 EVALUACIÓN EXPORTACIONES 2015 VS 2016

Las exportaciones ecuatorianas en 2016 muestran un crecimiento del 3,3% que equivale a 26 millones de USD-FOB en relación al año anterior, esto de acuerdo a los datos del BCE.

Las exportaciones por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán representaron en 2015 el 61%, mientras que en el 2016 apenas el 48% del total exportado a Colombia, es decir que en promedio por esta aduana las exportaciones representan el 54%.

Durante 2016 esta aduana evidencia una disminución en el valor FOB de exportación del -17%, es decir que los exportadores tuvieron una reducción en sus ingresos de \$103.831.311,8 Dólares respecto al 2015. De igual forma la Aduana de Guayaquil Aéreo presenta una baja en dicho valor del -20,6%; en conjunto las dos aduanas suman un valor de \$-104.262.144,0 USD que Ecuador dejó de exportar a Colombia.

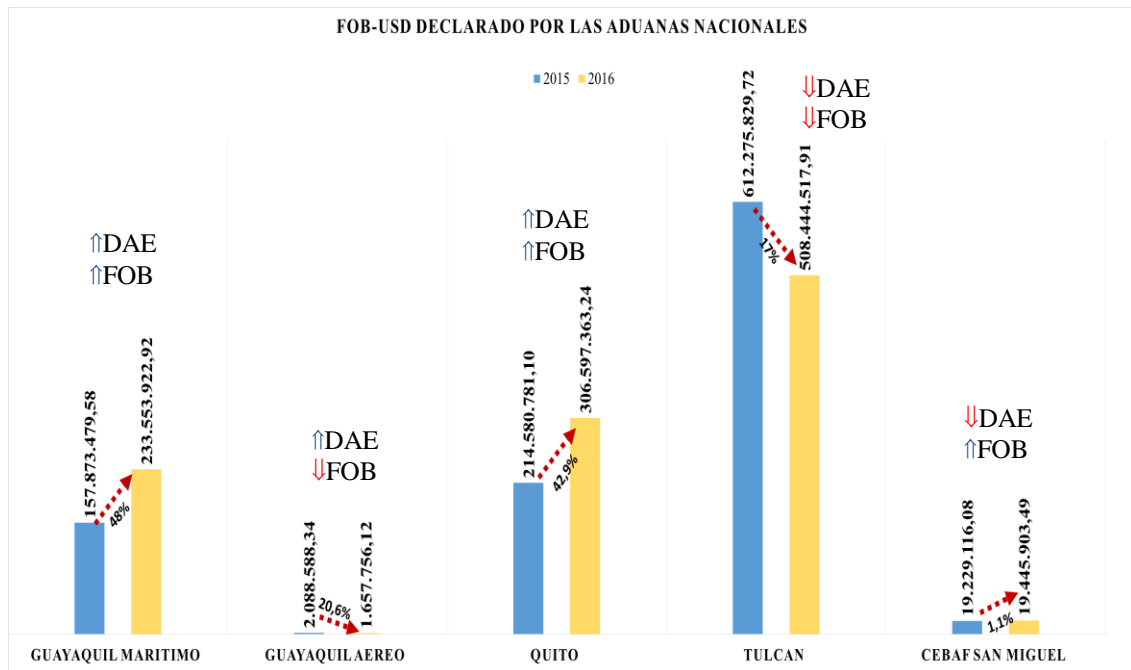


Gráfico 72. FOB-USD 2015 vs 2016 por las aduanas nacionales.

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

El resto de las aduanas analizadas presentan incrementos que en total suman los \$167.913.812,9 USD-FOB. La aduana por la que mayor valor FOB se declaró fue Quito \$92.016.582,1 USD, seguido de Guayaquil marítimo \$75.680.443,3 USD y finalmente

CEBAF San Miguel presenta un bajo crecimiento del 1,1% es decir de 216.787,4 dólares en relación al año anterior.

A continuación, se describe el comportamiento del valor FOB declarado por las aduanas nacionales durante los meses de junio y julio del 2016 cuyo tiempo es de la paralización del transporte:

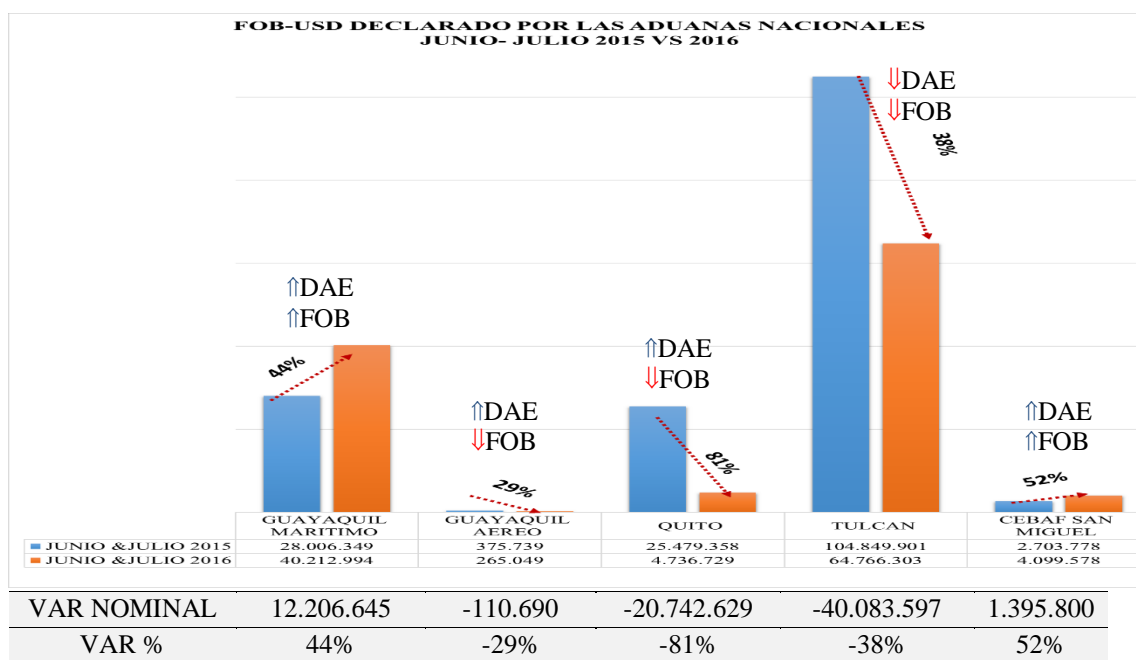


Gráfico 73. FOB-USD por las aduanas nacionales durante junio & julio 2015 vs 2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez J.

Durante el paro del transporte por las aduanas Guayaquil aéreo, Quito y Tulcán se dejó de exportar \$-60.936.916 USD-FOB, las aduanas Guayaquil Marítimo y CEBAF San Miguel por su parte demostraron crecimiento durante el paro de aproximadamente \$13,602,445 USD-FOB. Por lo tanto, el valor neto que Ecuador dejó de exportar hacia ese destino fue de \$47,334,471 Dólares FOB. Es decir que el 45,4% de las bajas en las exportaciones durante el 2016 corresponde al paro.

El valor que se incrementó por CEBAF San Miguel no es significativo con lo que se dejó de exportar por la aduana de Tulcán, dicho porcentaje es de apenas del 3,5%; en cambio Guayaquil marítimo representa el 30,5% de lo que se dejó de exportar por Tulcán y por ende esta aduana se convierte en la competencia directa para el modo terrestre.

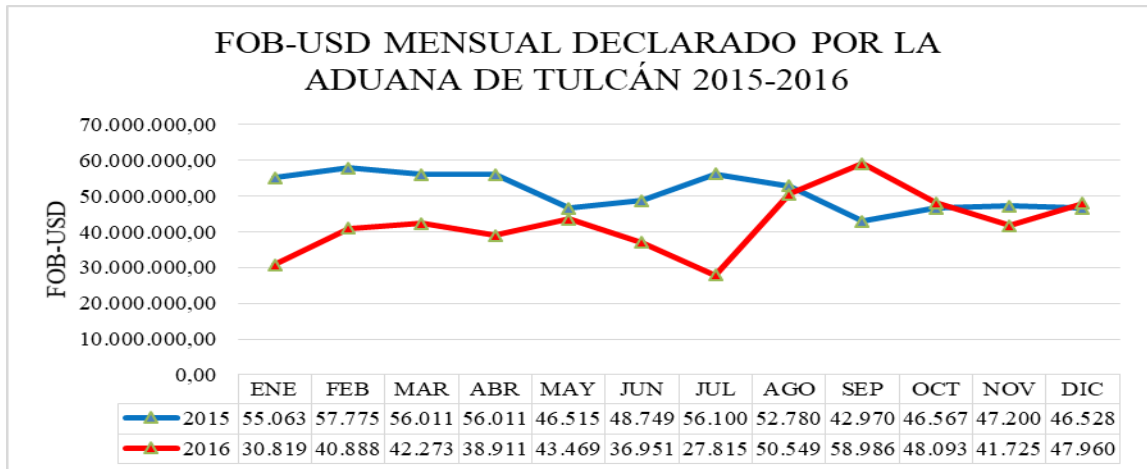


Gráfico 74. FOB-USD mensual declarado por la Aduana de Tulcán 2015-2016

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

Los valores FOB declarados por la Aduana de Tulcán de enero a diciembre del 2016 demuestran ser menores a los similares en 2015. Se observa que el mes de julio es el periodo donde el valor FOB mayor caída tuvo 50,4% en relación a julio del 2015; de igual forma junio es el mes anterior donde se inició el paro del transporte aquí la baja se refleja en 24,2%. En conjunto entre junio y julio la disminución de los ingresos para los exportadores se refleja en \$40.083.597,12 USD.

Posteriormente, desde agosto se observa una recuperación en los valores esto se debe a la finalización del paro y la normalidad en las operaciones de exportación.

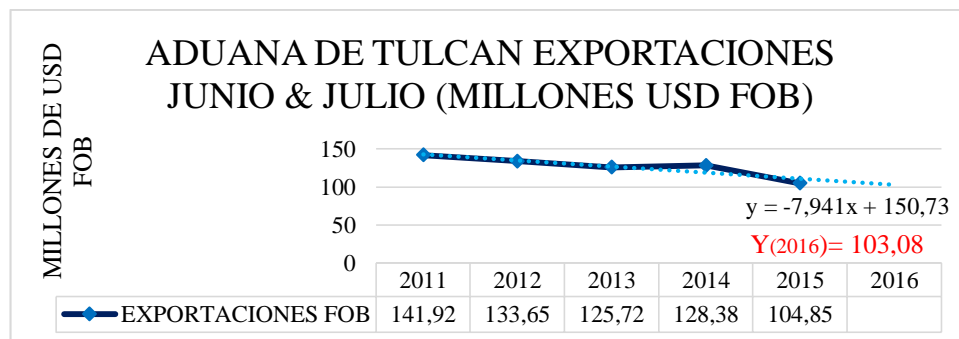


Gráfico 75. Proyección de las exportaciones de los meses de junio julio (2016)-Aduana de Tulcán.

La regresión simple permitió modelar el valor de las exportaciones durante junio y julio para el año 2016, el valor proyectado aproximadamente es de 103,08 millones de USD, esto significa que la reducción del valor FOB de exportación declarando por la aduana de Tulcán fue de 38,31 millones de USD aproximadamente, similar con la afirmación anterior.

4.1.24 Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector 2015 Vs 2016 (Miles de USD-FOB)

Los sectores que dinamizan la economía de acuerdo a Pro-Ecuador son la agroindustria, pesca, metalmecánico y forestal. En 2016 se denota crecimiento en relación al 2015 en los sectores de la agroindustria y la pesca con 111,13% en el primero y 8,46% en el segundo, este debido a las exportaciones de productos como aceite de palma, productos del mar, entre otros.

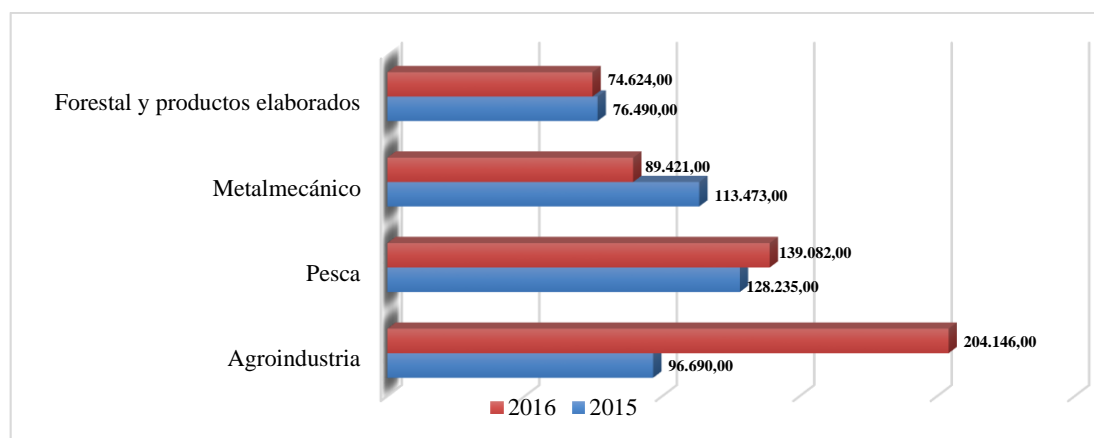


Gráfico 76. Principales Exportaciones de Ecuador a Colombia por sector 2015 vs 2016.
Fuente: www.porecuador.gob.ec

En cuanto al sector metalmecánico donde sobresalen los vehículos presenta una caída del 21,20% es decir de -24.052,00 miles de USD FOB y Forestal con sus manufacturas entre estos los tableros de madera cayó el 2,44% es decir disminución de -1.866,00 miles de USD FOB.

4.1.25 Principales productos exportados por Ecuador hacia Colombia 2016

A Colombia se registra la exportación de 1281 subpartidas arancelarias, los productos que mayormente se exportan hacia ese destino son: Atunes en conserva, aceite de palma en bruto, vehículos, tableros de partículas de madera, Sardinias, sardinelas y espadines en salsa de tomate, los demás camarones, langostinos y demás decápodos entre los principales.

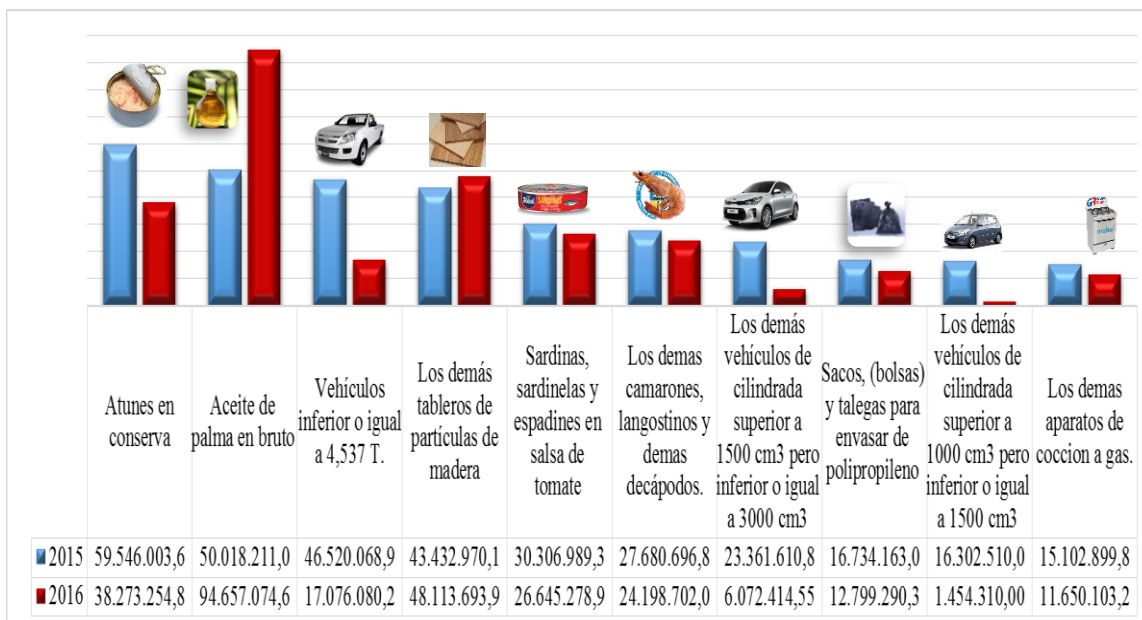


Gráfico 77. Top Ten principales productos de exportación hacia Colombia 2015 vs 2016.

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

El top ten de los principales productos que se exportan a Colombia en 2016 solo el aceite de palma y los demás tableros de madera tuvieron un crecimiento frente al 2015 del 89% y el 11% mientras que el resto demuestran caídas entre el 12% y 91%.

Tabla 49. Top Ten principales productos de exportación hacia Colombia 2015 vs 2016.

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN	VARIACIÓN NOMINAL AÑOS 2016/2015	VAR %	JUNIO & JULIO 2015	JUNIO & JULIO 2016	VARIACIÓN NOMINAL JUN-JUL 2016/2015	VAR %
1604.14.10.00	Atunes en conserva	-21.272.748,80	-35,72	7.129.438,00	8.940.741,82	1.811.303,82	25,4
1511.10.00.00	Aceite de palma en bruto	44.638.863,58	89,25	5.565.064,12	16.459.150,23	10.894.086,11	195,8
8704.21.10.00	Los demás vehículos automóviles para transporte de mercancías inferior o igual a 4.537 T.	-29.443.988,76	-63,29	5.569.093,36	3.296.190,32	-2.272.903,04	-40,8
4410.19.00.00	Los demás tableros de partículas de madera	4.680.723,81	10,78	8.486.851,01	6.529.934,14	-1.956.916,87	-23,1
1604.13.10.00	Sardinas, sardinelas y espadines en salsa de tomate	-3.661.710,39	-12,08	5.790.919,55	4.397.193,35	-1.393.726,20	-24,1
0306.17.99.00	los demás camarones, langostinos y demás	-3.481.994,79	-12,58	6.127.333,08	2.706.447,29	-3.420.885,79	-55,8
8703.23.90.90	Los demás vehículos de cilindrada superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000 cm3	-17.289.196,29	-74,01	4.227.434,00	385.480,00	-3.841.954,00	-90,9
6305.33.20.00	Sacos, (bolsas) y talegas para envasar de p	-3.934.872,76	-23,51	2.583.522,65	1.962.915,71	-620.606,94	-24,0
8703.22.90.90	Los demás vehículos de cilindrada superior a 1000 cm3 pero inferior o igual a 1500 cm3	-14.848.200,00	-91,08	589.860,00	0,00	-589.860,00	-100,0
7321.11.19.00	Los demás aparatos de cocción a gas.	-3.452.796,64	-22,86	2.940.004,18	1.509.743,38	-1.430.260,80	-48,6

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

Se determina que mayormente el paro afecto a las exportaciones de vehículos de las subpartidas 8703.23.90.90 (Los demás vehículos de cilindrada superior a 1500 cm³ pero inferior o igual a 3000 cm³) con pérdida de \$3.841.954,00 USD; 8704.21.10.00 (Los demás vehículos automóviles para transporte de mercancías inferior o igual a 4,537 T) con reducción de \$2.272.903,04 y la subpartida 8703.22.90.90 (Los demás vehículos de cilindrada superior a 1000 cm³ pero inferior o igual a 1500 cm³) con disminución de \$589.860,00 dólares en relación al mismo periodo en 2015.

La disminución de las exportaciones de Atún en 2016 puede deberse a que existe una alerta comercial puesta por el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos de Colombia debido a que se encontró mercurio en 3 lotes de atún y lomitos acuerdo a la Resolución 148 de 2007 la cual solo permite 1.0mg/kg de mercurio y los encontrados estaban entre 1,2mg/kg y 2.0mg/kg. (ProEcuador, 2018)

En cuanto a productos perecibles clasificados en el arancel en las secciones I (Animales vivos y productos del reino animal) y II (Productos del reino vegetal) se indica que durante el periodo del paro junio & julio del 2016 tuvieron disminuciones: la sección I cayó 34,3% es decir se dejó de exportar -2.406.231,50 Dólares FOB y la sección II decae 50,3% cerca de -2.017.198,26 Dólares FOB en relación a junio & julio del año anterior.

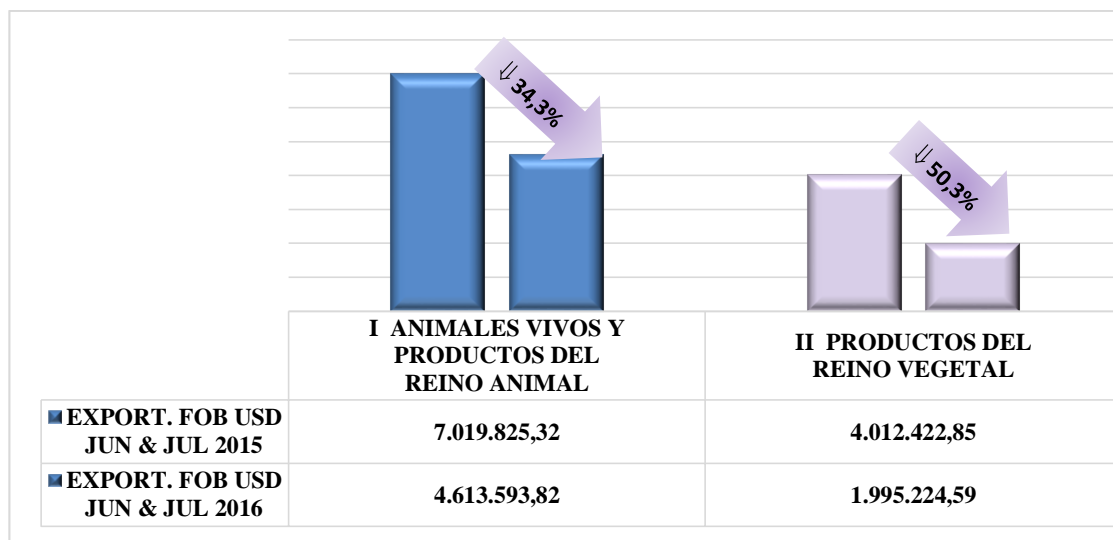


Gráfico 78. Evaluación de Exportaciones de las secciones I & II durante el paro del transporte en Colombia.
Elaborado por: Benítez J.

4.1.26 Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE) junio & julio 2015 vs 2016

Entre los años 2015 vs 2016 las aduanas analizadas reflejan incrementos en las Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE) de aproximadamente 7% pasando de 17.582 a 18.866 DAE a excepción de las Aduanas de Tulcán y CEBAF San Miguel que demuestran bajas durante ese periodo.

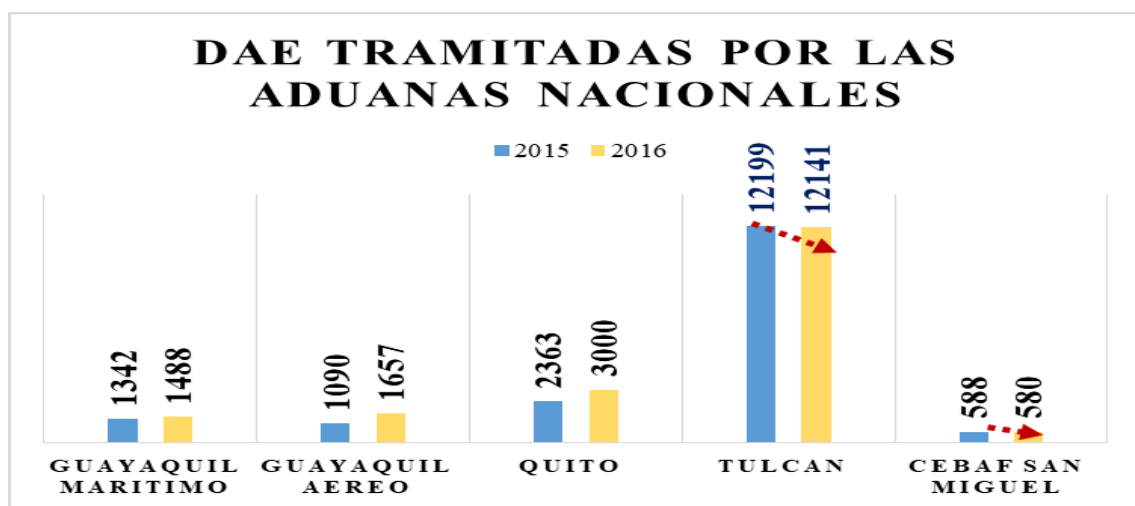


Gráfico 79. DAE generadas por las Aduanas Nacionales 2015 vs 2016.

Elaborado por: Benítez J.

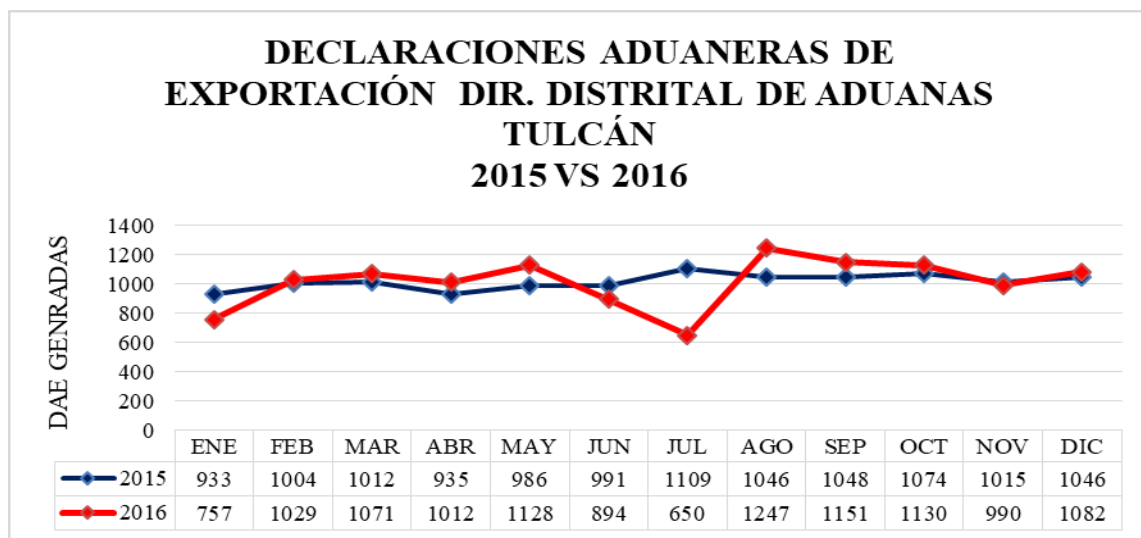


Gráfico 80. DAE mensual 2015 vs 2016 por el Distrito Tulcán.

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

La aduana de Tulcán refleja que durante todos los meses a excepción de junio y julio del 2016 periodo del paro y por otra parte enero y noviembre las DAE tramitadas son menores

al año anterior, por ello se evidencia un decremento anual no muy significativo de 58 DAE (0,48%) por esta aduana.

Así mismo es necesario analizar el comportamiento de las DAE en el periodo del paro, es decir entre junio y julio.

Tabla 50. DAE entre junio & julio 2015 vs 2016 por las Aduanas del Ecuador.

ADUANA	JUNIO				JULIO			
	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL DAE	VAR %	2015	2016	VARIACIÓN NOMINAL DAE	VAR %
Guayaquil Marítimo	97	124	↑ 27	27,8	108	142	↑ 34	31,5
Guayaquil Aéreo	32	169	↑ 137	428,1	30	125	↑ 95	316,7
Quito	94	263	↑ 169	179,8	104	232	↑ 128	123,1
Tulcán	991	894	↓ -97	-9,8	1109	650	↓ -459	-41,4
CEBAF San Miguel	40	71	↑ 31	77,5	50	87	↑ 37	74,0
Total	1.254	1.521	↑ 267	21,3	1.401	1.236	↓ -165	-11,8

Fuente: Cobus Group

Elaborado por: Benítez. J

Las DAE declaradas durante los meses de junio y julio del 2016 en relación al 2015 señalan los siguientes comportamientos:

Modo marítimo: Durante los dos meses de paralización Guayaquil marítimo incrementó 61DAE en relación a los dos meses de 2015; los incrementos representan apenas el 11% de las DAE que se dejaron de generar por la Aduana de Tulcán.

Modo aéreo: Las aduanas de Guayaquil y Quito entre junio y julio incrementaron su operatividad: Guayaquil aéreo presentó incremento de 232 DAE entre estos dos meses, así mismo la Aduana de Quito un poco más 297 DAE, en relación a sus similares en 2015. Los incrementos de las DAE por estas aduanas representan el 42% y 53% de las DAE que se dejaron de declarar por la Aduana de Tulcán, ello demuestra que en mayor porcentaje las exportaciones tendieron a salir por estas aduanas.

Modo terrestre: Aumento en 31 y 37 declaraciones de exportación durante los dos meses de paralización se observó por San Miguel, a pesar de ello la cantidad de declaraciones por dicha aduana es relativamente bajo y dichos incrementos representan el 12% de las DAE que se dejaron de declarar por la Aduana de Tulcán.

En cambio, la aduana de Tulcán es la aduana más representativa para canalizar las exportaciones hacia Colombia, las DAE que se generan por aquí son en mayor cantidad.

Por esta aduana durante junio y julio del 2016 se denota disminución de las DAE, dicha baja para junio simbolizó el 9,8% y para julio disminuyó a 41,4% en relación a su similar en 2015. Es decir que durante dicho periodo se dejaron de efectuar 556 DAE.

De acuerdo a los datos presentados se deduce que las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia al no poderse movilizar por Rumichaca durante los dos meses de junio y julio salieron en mayor cantidad hacia Colombia por vía aérea por las aduanas de Guayaquil y Quito y en menor medida por CEBAF San Miguel y Guayaquil Marítimo.

4.1.27 EVALUACIÓN AGENTES DE ADUANA– DAE (USD)

Para evaluar la participación de los agentes de aduana se realiza de acuerdo a la cantidad de DAE realizadas o que se dejaron de realizar; no existe tarifa regulada, pero de acuerdo a la entrevista se conoce que se cobra \$40 para DAE tramitadas por modo terrestres y aéreas, y \$80 para marítimas.

Tabla 51. Evaluación Económica Agentes de Aduana en relación a las DAE

Aduana	Junio USD	Julio USD	Total por Aduana
Guayaquil Marítimo	2.160	2.720	↑4.880
Guayaquil Aéreo	5.480	3.800	↑9.280
Quito	6.760	5.120	↑11.880
Tulcán	-3.880	-18.360	↓-22.240
CEBAF San Miguel	1.240	1.480	↑2.720
Total	11.760	-5.240	6.520

Elaborado por: Benítez. J

Los agentes fedatarios de aduana que realizaron sus DAE por las aduanas San Miguel, Quito, Guayaquil aéreo y marítimo, incrementaron los ingresos en \$28.760 USD; mientras que los agentes de aduana que operan por Tulcán presentan disminuciones de \$22.240 USD.

4.1.28 EVALUACIÓN -EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA EXPORTACIÓN.

En el año 2016 se identificó a nivel nacional que el número de empresas de carga que participaron en las exportaciones hacia Colombia disminuyeron de 196 a 191 en relación con el 2015. El valor del flete en conjunto supera al del año anterior en (5%) \$1.116.535, esto puede deberse al incremento en el valor FOB de exportación de acuerdo con las declaraciones aduaneras que en su mayoría fueron realizadas por Guayaquil marítimo y aéreo, Quito y en menor medida por CEBAF San Miguel.

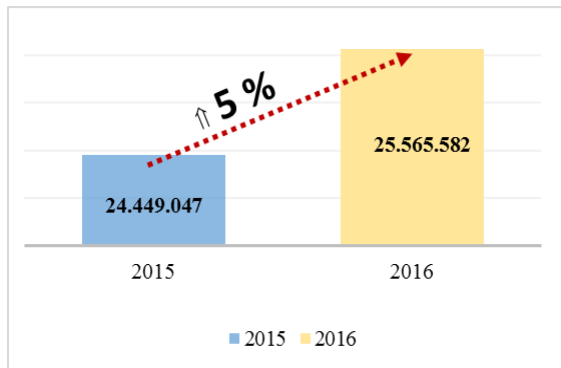


Gráfico 81. Flete en la exportación declarado a nivel nacional 2015-2016 por las empresas de transporte.
Fuente: Cobus Group
Elaborado por: Benítez. J

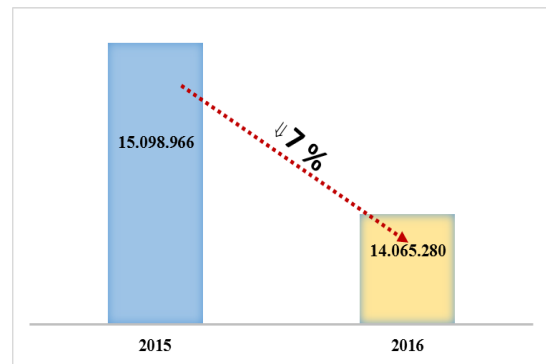


Gráfico 82. Flete en la exportación declarado por las empresas de transporte por la Aduana de Tulcán 2015-2016
Fuente: Cobus Group
Elaborado por: Benítez. J

Por Rumichaca en 2016 el valor del flete declarado representó el 55% del flete generado a nivel nacional, en ese año cayó 7% es decir \$1.033.686 dólares en relación con el 2015, esto se debe a la reducción de viajes con carga de exportación durante los meses de junio y julio.

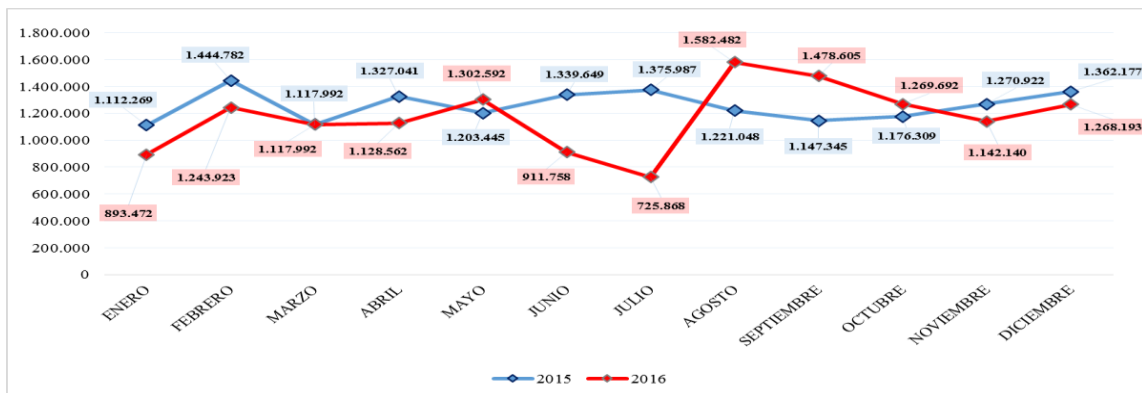


Gráfico 83. Comportamiento del Flete mensual declarado por la Aduana de Tulcán 2015-2016
Fuente: Cobus Group
Elaborado por: Benítez. J

Durante los meses de paralización se denota la reducción de 31,9% en el mes de junio mismo valor que aproximadamente es de \$ 427.891 USD, y para julio el desplome del flete recaudado cae aún más a 47,2% y la pérdida asciende \$ 650.119 en relación con su similar en el año 2015; durante los dos meses analizados la disminución cuantifica \$1.078.010 Dólares.

4.1.29 Empresas de transporte que realizan cruce de frontera para la Exportación

Los resultados indican que en conjunto las diez empresas durante junio y julio del 2016 (periodo del paro) tuvieron una disminución en el flete del 50% en relación a junio y julio del 2015 dicho monto fue de \$916.430 USD.

Tabla 52. Principales Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de exportación.

N°	EMPRESA	FLETE USD JUN & JUL 2015	FLETE USD JUN & JUL 2016	VARIACIÓN 2016-2015	VAR. %
1	TRANSCOMERINTER-TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL ECUADOR	514.423	324.969	↓-189.454	-37
2	TRANSPORTE DE CARGA COMBUSTIBLES Y ENCOMIENDAS TRANSORIENTE	395.056	73.529	↓-321.526	-81
3	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA ROCALOBA CIA LTDA	252.291	132.637	↓-119.654	-47
4	JARRIN CARRERA Y CIA LTDA.	189.972	107.209	↓-82.763	-44
5	PROVEEDOR Y SERCARGA S.A.	145.835	59.768	↓-86.067	-59
6	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO S.A. T.S.P.	108.991	33.376	↓-75.615	-69
7	N.T.A. NUEVO TRANSP. DE AMÉRICA CIA LTDA	19.970	9.300	↓-10.670	-53
8	TRANSECARGA ECUADOR S.A.	81.133	54.229	↓-26.904	-33
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL DEL NORTE	76.155	77.417	1.262	2
10	TRANSPORTE PESADO Y LOGÍSTICA TRANSPAMED S.A.	46.492	41.455	↓-5.037	-11
TOTAL		1.830.318	913.889	-916.430	-50

Fuente: Cobus Group

Elaborado Por: Benítez. J

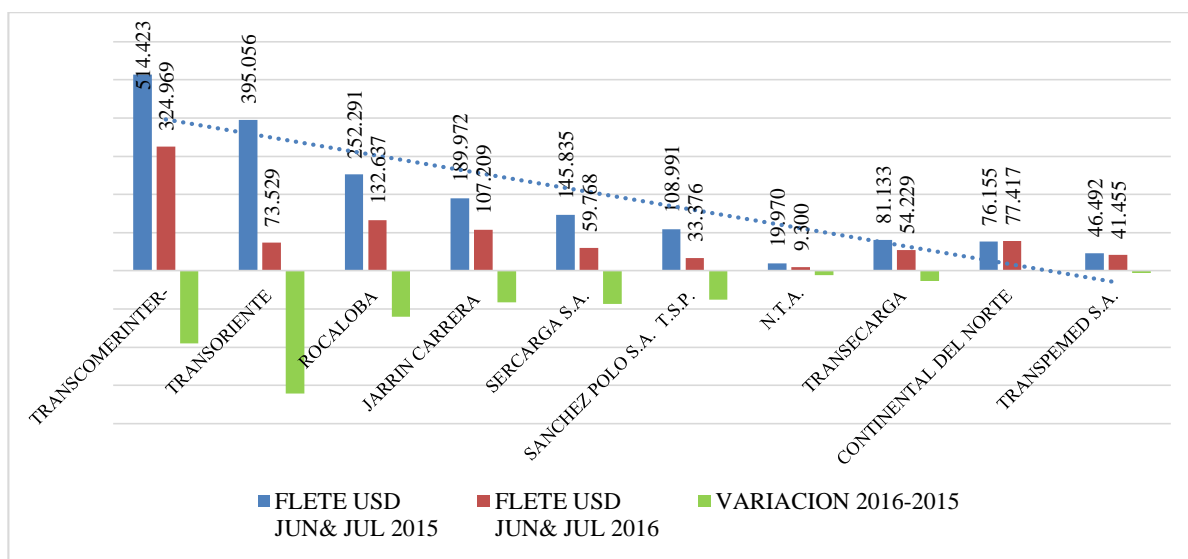


Gráfico 84. Top Ten- Empresas de transporte que realizaron cruce de frontera por Rumichaca con carga de exportación

Elaborado Por: Benítez. J

De acuerdo al Gráfico 84 la mayoría de las empresas presentaron pérdidas económicas en el cobro del flete durante los meses de junio y julio producto del paro, las principales empresas TRANSCOMERINTER CIA LTDA y TRANSORIENTE tuvieron las más altas disminuciones en el flete generado, el valor del flete acumulado entre junio y julio del 2016 presenta para TCI disminución del 37% es decir pérdida de 189.454 dólares, mientras que para TRANSORIENTE fue de \$321.526 USD.

Por su parte la empresa Continental del Norte no presenta caídas en dichos meses, aunque el crecimiento es mínimo esto puede deberse a que oportunamente movilizó carga antes del paro.

Por CEBAF San Miguel se registra cinco empresas entre ecuatorianas y colombianas que operaron con carga de exportaciones desde 2015 y también durante el paro en 2016, estas son: TRANSPORTE NACIONAL DE CARGA LTDA - TNCC LTDA; JARRIN CARRERA Y CIA LTDA; PROVIZCAINO S.A; TRANSCOMERINTER-TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL ECUADOR; TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA ROCALOBA CIA. LTDA en conjunto generaron un monto de \$123.171,13 dólares por concepto de flete durante los meses de junio y julio transitando por ese punto.

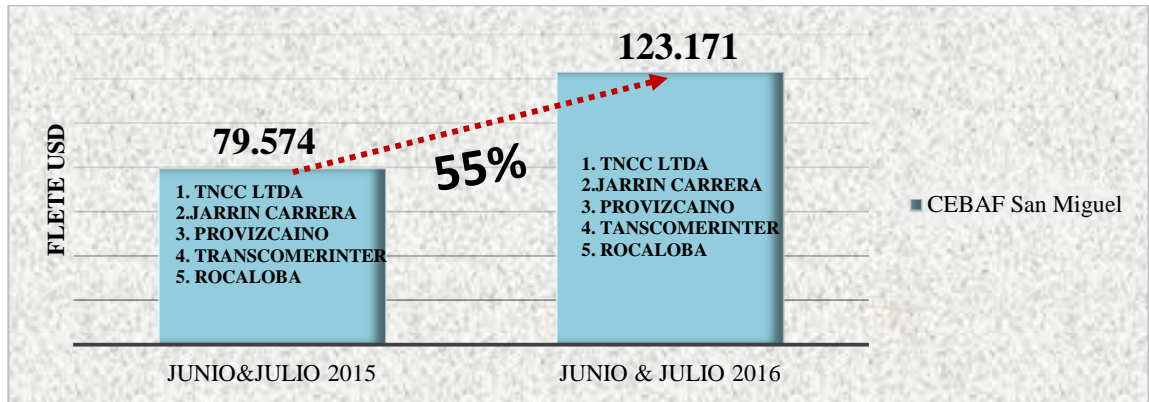


Gráfico 85. Flete de exportación generado por las Empresas de transporte durante junio & julio 2015 vs 2016 por CEBAF San Miguel.

Elaborado Por: Benítez. J

Durante el periodo del paro del transporte en Colombia durante junio y julio del 2016 cinco empresas transitaron por CEBAF San Miguel y dicho incremento en el flete asciende al 55% en relación al mismo periodo en 2015.

4.1.30 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.

Con la entrevista se conoció la percepción de los OCE'S y representantes de los diferentes organismos estatales y privados de Ecuador y Colombia acerca de los efectos que ellos pudieron palpar durante la paralización del transporte, el análisis y síntesis de dicha información se realiza con la técnica de la caracterización y triangulación de criterios entre los entrevistados.

1. ¿Qué panorama mantiene sobre el comercio binacional entre Ecuador y Colombia?



Gráfico 86. Encuesta, Panorama del comercio binacional.

Fuente: Investigación

Ecuador y Colombia son economías complementarias en donde cada una depende de la otra, con Colombia el comercio es fuerte pero en el mayor de los casos es deficitario, a pesar de ello se mantiene un intercambio comercial dinámico que ha permitido desarrollar actividades en Carchi y Nariño en lo concerniente a trámites aduaneros y operaciones logísticas como el transporte y almacenaje, y por otra parte un comercio beneficioso generado en las grandes ciudades de Ecuador y Colombia por ser zonas industriales y empresariales que aprovechan de mejor manera del comercio binacional.

¿Qué problemas considera usted son los que afectan al comercio exterior de Ecuador con Colombia, conociendo que las exportaciones ecuatorianas en los últimos años han caído y también no se han diversificado al mismo tiempo que las importaciones provenientes del vecino país crecen? Se observa un comercio binacional de enfrentamiento, donde la prosperidad de uno se genera a costa del otro. La mayoría de entrevistados afirman que el principal problema que se determina es la fluctuación en el

tipo de cambio que ha ocasionado que el poder adquisitivo del ecuatoriano aumente y por ende puedan comprar más en el vecino país y por otra parte el poder adquisitivo del colombiano disminuya ocasionado que no le sea muy conveniente comprarle a Ecuador, por esta razón la disminución en las importaciones, esto provocó la implementación de las políticas de defensa comercial como las salvaguardias y en la actualidad la tasa aduanera, que en fin han frenado las importaciones pero a pesar de ello son en mayor valor que las exportaciones.

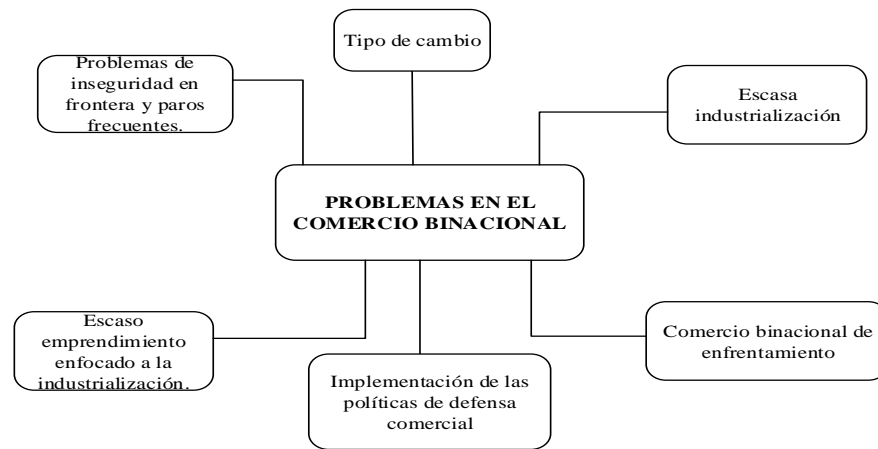


Gráfico 87. Encuesta, Problemas en el comercio binacional.
Fuente: Investigación

Por otra parte, se menciona que el proteccionismo para proteger a los sectores económicos la escasa de asociatividad y los problemas de inseguridad y paros frecuentes en Colombia afectan el comercio binacional.

2. ¿En cuanto al Paro del Transporte en Colombia sucedido entre junio y julio del 2016 que efectos pudo palpar desde su sector o actividad?

El paro no fue un tema relacionado con nuestro país, pero ocasionó efectos colaterales negativos a Ecuador, las unidades de transporte y las mercancías se encontraban represadas en los diferentes puntos entre ellos en la ciudad de Pasto; básicamente se paralizó el comercio exterior por vía terrestre.

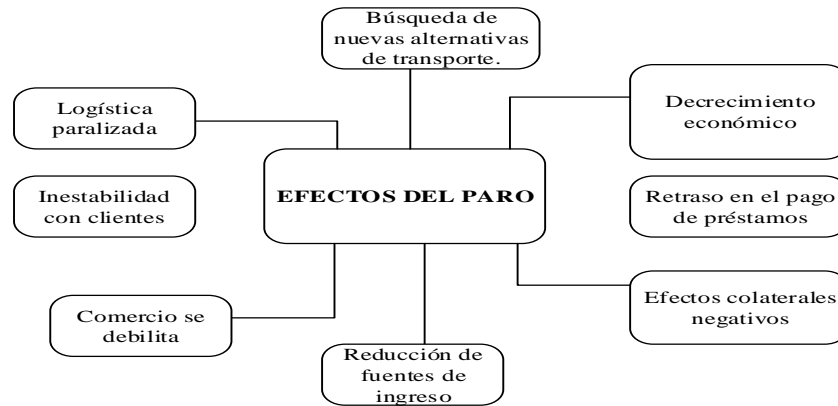


Gráfico 88. Encuesta, Efectos del paro camionero colombiano.
Fuente: Investigación

Como se sabe las actividades de importación y exportación no se pueden parar los OCE'S sí, esto dio como resultado que se busquen otras alternativas de transporte como el marítimo, aéreo y también se identifica que parcialmente se dio más vida u operatividad al transporte terrestre por el paso habilitado CEBAF San Miguel, que por consecuencia del paro esta vía ya es muy bien vista por los importadores, exportadores y empresas de transporte por la eficiencia en la logística tanto en tiempo y costos; el uso del transporte marítimo y aéreo incrementó esto se debe por la necesidad de los importadores y exportadores de cumplir con los contratos de entrega así esto implique que las ganancias disminuyan a costa de no perder clientes.

Para los transportistas ecuatorianos la paralización ocasionó no poder cumplir oportunamente con préstamos ante las instituciones financieras y por otra se provocó inestabilidad con los clientes que exigían abastecerse de las mercancías que son importadas y exportadas.

En Colombia los efectos son aún mayores debido a que empobrece la actividad comercial, por citar al sector agropecuario con el producto perecible como la leche, que por consecuencia del paro el producto no pudo llegar al centro del país para poder ser distribuido y comercializado ocasionado que el producto se lo deseche y los ingresos para las familias disminuyan.

3. **¿Durante el Paro del Transporte en Colombia que medidas o posiciones adoptaron?; ¿Tuvieron acercamiento con las autoridades o gremios nacionales e internacionales**

para solucionar el conflicto? ¿Mediante que institución u organismo de Ecuador o Colombia se puede asistir para solucionar los paros en Colombia?

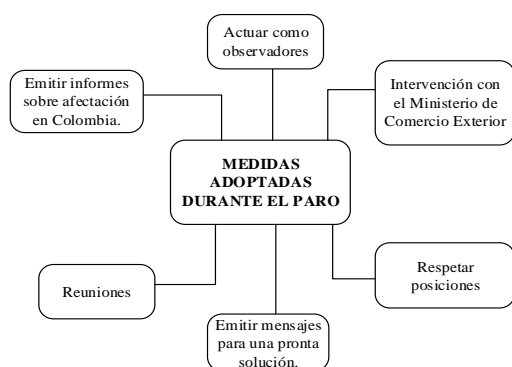


Gráfico 89. Encuesta, Medidas adoptadas durante el paro.

Fuente: Investigación

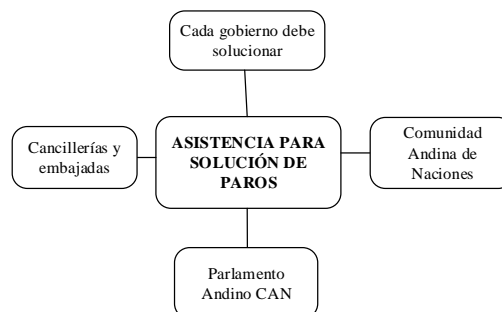


Gráfico 90. Encuesta, Asistencia para la solución de paros.

Fuente: Investigación

Depende de cada estado, por cuestión de soberanía las decisiones y soluciones se toman en cada gobierno interviniendo la cartera o ministerio que le compete solucionar y el gremio o sector que lo provoca. Los representantes de las instituciones ecuatorianas entrevistadas se sintieron preocupados ante tal situación, pero por cuestión de soberanía no interfirieron en los problemas extranjeros mostrando la posición de meros observadores; no se conoce si alguna institución ha intervenido, como se constata las autoridades lo ven desde lejos.

Por su parte instituciones como la Cámara de Comercio de Ipiales (CCI) y DIAN solicitaron un apronta solución, gestionaron a través de documentos ante el gobierno colombiano indicando los perjuicios que el problema estaba provocando, siendo necesario poner fin a dicho paro.

Por temas protocolarios los llamados a solucionar o mediar los paros y cualquier problema que involucra el bienestar de más de un país son las cancillerías, embajadas, en este caso los ministerios de comercio exterior y relaciones exteriores para tratar de suavizar la situación y proponer prontas soluciones, y en casos mayores se requiere la intervención de la Comunidad Andina para mediar y sancionar.

4. ¿Usted tiene conocimiento si la ACC (Asociación Colombia de Camioneros) informó previamente al organismo competente de Colombia sobre la suspensión del servicio, como lo estipula el Art. 8 de la Decisión 467 de la CAN?

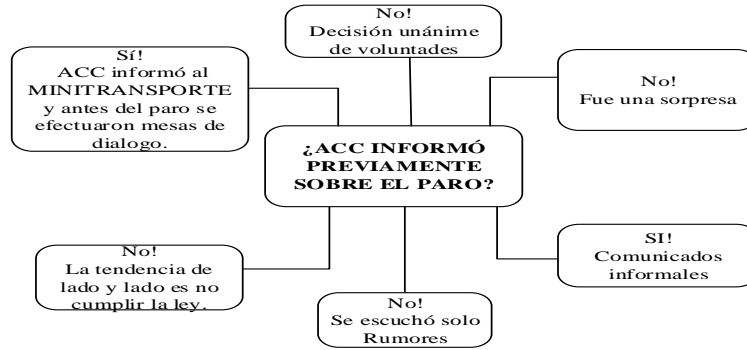


Gráfico 91. Encuesta, Conocimiento de los OCE'S sobre el desarrollo del paro.
Fuente: Investigación

La ACC afirma si haberlo hecho incluso con muchos más días de anterioridad, pero la mayoría de entrevistados afirma no haber tenido conocimiento si se lo hizo de manera formal simplemente se escucharon rumores hasta el día en que inicio el paro. Adicional a ello se determina que las empresas en el mayor de los casos se van contra la ley y no cumplen la normativa andina especialmente la 399 y por otra parte nunca ha existido intervención de la CAN en las problemáticas de frontera y ser parte de la solución o medición.

5. ¿Qué acciones propondría en el caso de presentarse otro paro el mismo que incide de manera negativa en el transporte de carga por carretera en la frontera ecuatoriano-colombiano?



Gráfico 92. Encuesta, Acciones preventivas para futuros paros en Colombia..
Fuente: Investigación

Realizar reuniones bilaterales conformando mesas de trabajo entre el gobierno y los diferentes sectores, academia y organismos supranacionales como la CAN como institución mediadora y sancionadora del incumplimiento de la normativa, concientizando la importancia de no obstaculizar o frenar el comercio al mismo tiempo de hacer cumplir la normativa andina.

Sugerir al gobierno que cumpla con los acuerdos planteados por los diferentes gremios para prevenir y evitar paralizaciones que frenar el dinamismo de las empresas y gobierno.

Concientizar a los gremios y a la sociedad a través de la educación que no siempre los problemas se solucionan obstaculizando vías y ocasionado daños materiales, humanos y ambientales.

Logísticamente hacer uso de las rutas marítimas y aéreas y por otra parte trasladar las mercancías por CEBAF San Miguel.

4.2 Discusión

La región y en especial el Ecuador han enfrentado un contexto poco favorable, marcado por el bajo crecimiento, políticas económicas como las salvaguardias, restricción a las importaciones, y en Colombia profundas fragmentaciones sociales, turbulencias políticas como los paros, protestas, entre otras que han hecho que el intercambio comercial entre estos dos países se vea reducido afectando la actividad comercial en la frontera colombo-ecuatoriana.

La paralización del transporte en Colombia en efecto ha disminuido el intercambio comercial colombo-ecuatoriano generando pérdidas económicas a las empresas y al Estado en relación a los años 2015-2016.

Colombia y Ecuador son socios comerciales muy importantes, en 2016 el país importó del mundo \$ 15.550,0 millones de USD, de cuyo monto a Colombia se compró \$ 1.377,0 millones que equivale al 8,9% de las importaciones totales. De la misma manera, Ecuador exporto en 2016 al mundo \$ 16.797,0 millones de USD, de cuyo monto a Colombia vendió \$810,0 millones de USD que equivale a 4,8% de las exportaciones totales; por ello de acuerdo con el SENA, a Colombia lo califica como el tercer socio comercial más importante en las importaciones y el cuarto en las exportaciones ecuatorianas.

En términos generales se atribuye que el efecto del paro de los camioneros colombianos en 2016 ocasionó a Ecuador graves daños económicos, indicando que en las importaciones del valor total que se dejó de comprar en 2016 la participación del paro corresponde a 36,5% (\$120.651.351) y en las exportaciones se dejó de vender 45,4% (\$47.334.472).

Ahora bien, antes de detallar la evaluación económica o los perjuicios ocasionados en mayor parte a la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano, es necesario explicar por qué el transporte terrestre es vital en el comercio exterior binacional y que no puede paralizarse otra vez en ningún lado de los dos países.

El transporte es un sector muy importante dentro de las economías no solamente por el objetivo que cumple, sino también por su radio de acción que permite impulsar a las demás operaciones de comercio exterior. De acuerdo a los resultados se identifica que el transporte terrestre es el segundo medio más utilizado para el transporte internacional de Ecuador en la CAN y el primero desde y hacia Colombia, incluso superando al modo marítimo.

De los valores totales exportados intracomunitariamente por Ecuador a la CAN, las exportaciones que se destinan a Colombia por vía terrestre corresponden al 85% en valor monetario, mientras que en volumen es el 89%. Por consiguiente, las importaciones provenientes de Colombia corresponden al 72% en valor monetario, mientras que en volumen 53,46% del total importado por Ecuador desde ese bloque económico; el uso de este medio de transporte puede deberse a las características logísticas que lo califican como son: entrega puerta a puerta, rápido, económico y capacidad óptima de carga, que en conjunto permiten dinamizar las operaciones en la frontera.

Así mismo, los vehículos ecuatorianos que cruzan la frontera con carga de importación constituyen el 20%, mientras que con carga de exportación se realiza con el 73% del parque automotor nacional (Realpe, I 2016). De acuerdo al criterio de los transportistas indican que las mercancías que son transportadas solo llegan hasta los primeros puntos de cruce de frontera, es decir hasta Tulcán en el caso de las importaciones desde Colombia, y hasta Ipiales en el caso de la Exportación desde Ecuador hacia Colombia; apenas un bajo porcentaje de vehículos realiza el paso directo de origen a destino.

Efectos en el intercambio comercial:

De acuerdo al informe anual de la Secretaria General SG 781 de 2017 publicado por la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en 2016 el tráfico de carga internacional de Ecuador (entrada y salida) por modo terrestre medido en Toneladas descendió -6,4%, comparado con el año 2015; se atribuye que fue ocasionado principalmente por el menor movimiento de carga por la aduana de Tulcán.

De acuerdo con la investigación realizada se puede contrastar dicha información en valores monetarios presentados por el BCE. En el año 2016 el tráfico comercial con Colombia se redujo en aproximadamente \$-305 millones de USD-FOB siendo inferior en 12,2% respecto al año anterior, debido a la disminución en los montos de importación durante los meses de junio y julio tiempo donde se desató el paro del transporte en Colombia y por otra parte por la vigencia de las salvaguardias.

La aduana de Tulcán es la más representativa en el comercio exterior hacia Colombia, por dicha aduana se maneja el 54% tanto en importaciones en valor CIF, como exportaciones en valor FOB. Los saldos de la balanza comercial de esta aduana son deficitarios y se explica porque las importaciones superan a las exportaciones en un 65%.

Por esta aduana los meses más críticos donde los saldos deficitarios presentan peores caídas son durante el periodo del paro. En junio cayó 87% (\$-36.750 miles de USD-FOB) y Julio 93% (\$-23.425 miles de USD-FOB). Este perjuicio en mayor medida afecta a Colombia por la reducción de sus exportaciones hacia Ecuador. Para la balanza comercial de Ecuador pudo haber resultado beneficioso no haber importado durante ese tiempo, pero no lo es para los importadores ecuatorianos, porque no se pudieron abastecer de los bienes importados y otros que son necesarios para ser incorporados a bienes finales.

En comparación al 2015 durante el 2016 se dejó de importar en total \$ 331 millones de Dólares por todas las aduanas nacionales que intervienen ingresando bienes desde Colombia; solo por la aduana de Tulcán se registra disminuciones en las importaciones de \$-189.736.669,27 dólares que representan el 57% del total.

Las exportaciones en 2016 crecieron 26 millones respecto al año anterior debido al incremento de las exportaciones de productos del sector agroindustrial y pesca; dicho valor no influyó que las aduanas de Guayaquil aéreo y Tulcán en ese año mostraran disminuciones en los valores exportados que en total suman \$-104.262.144,0 USD-FOB, de ese valor por la aduana de Tulcán se dejó de exportar \$-103.831.311,8 Dólares FOB inferior en 17% respecto al 2015.

Comparado con el estudio de la CAN titulado “Comercio intracomunitario de bienes por modo de transporte 2014-2016”, indica que, la caída de las exportaciones ecuatorianas por modo terrestre fue de 17,2% y que por su parte el transporte marítimo y aéreo tendieron al alza, esto por el efecto de una menor salida de productos por Tulcán, al no explicar el motivo se deduce que uno de los factores puede ser considerado el paro del transporte en Colombia.

Entonces, al analizar el paro del transporte en Colombia ocurrido en junio y julio del 2016 con una duración de 46 días, este dejó secuelas económicas irreparables para todos los OCE's. Durante dicho periodo se dejó de importar \$120.651.351 de USD-CIF por todas las aduanas nacionales, de los cuales por la aduana de Tulcán fueron \$104.867.790 USD-CIF representando el 87% del total, esto simboliza pérdida económica para los importadores al limitar la importación de dichos valores y que también hubiesen permitido dinamizar y generar trabajo a los operadores de comercio exterior. Por otra parte, corresponde a que el 55,3% de lo que se dejó de importar por la aduana de Tulcán en ese año fue por la consecuencia del paro camionero.

Durante los dos meses de paralización las aduanas de Guayaquil aéreo, Quito, y Tulcán presentaron disminuciones en los valores FOB de exportación hacia Colombia en \$60,936,916 USD; las aduanas Guayaquil Marítimo y CEBAF san Miguel por su parte demostraron crecimiento durante el paro de aproximadamente \$13,602,445 USD. Por lo tanto, el valor neto que Ecuador dejó de exportar hacia ese destino por efecto del paro fue de \$47,334,471 USD.

La participación en el valor FOB que la aduana de Tulcán dejó de exportar a Colombia fue del 66% correspondiente a \$40.083.597,12 USD; por Quito se disminuyó (52%) es decir \$-20.742.629 USD y Guayaquil Aéreo \$-110.690 (1%), para el país esto significa disminución de divisas, particularmente menores ingresos para los operadores de comercio exterior y afectación para el sustento de las familias.

Particularmente los efectos en la importación y exportación son los siguientes:

En los productos importados el 90% del Top Ten tuvieron disminuciones entre el 2% y el 45% en el valor CIF. Las subpartidas más afectadas fueron la 30.04.90.29.00 medicamentos para uso humano dejando de importar \$-4.531.972,57; la 3808.92.19.00 fungicidas para la venta al por menor \$ -3.722.967,90; la 3902.10.00.00 Polipropileno \$-2.036.110,88 y la 4802.56.90.00 papel y cartón \$-1.926.440,81, son entre las principales.

El top ten de los productos exportados indica que el 80% de ellos durante el paro tuvieron disminuciones en sus valores de exportación entre el 23% y el 100%. Las subpartidas más afectadas fueron de vehículos de las subpartidas 8703.23.90.90 con baja de \$3.841.954,00 USD; la 8704.21.10.00 de \$-2.272.903,04 USD; la 8703.22.90.90 disminución de \$589.860,00 dólares en relación al mismo periodo en 2015.

Los productos perecibles sufrieron de igual forma bajas, la sección I cayó 34,3% dejando de exportar en conjunto \$-2.406.231,50 y la sección II disminuyó 50,3% representando \$-2.017.198,26 Dólares FOB en relación a junio & julio del año anterior.

En 2016 a nivel nacional se dejaron de movilizar en la importación 74,406 Toneladas (TM) de las cuales por la aduana de Tulcán durante el paro fueron 48.244 TM equivalente al 64,8%.

Para los diez principales importadores la disminución en el valor CIF fue del 48% en promedio, aproximadamente de \$-23.953.591 millones de dólares CIF.

En el año 2016 por la aduana de Tulcán se dejaron de tramitar 3.582 DAI, de estas entre junio y julio no se realizaron 2.355 DAI es decir el 66% del total de ese año; durante los dos meses del paro los decrementos fueron de 41,6% y 67% respecto a los mismos meses el año anterior.

Las pérdidas económicas en los agentes de aduana que operan en la aduana de Tulcán y Guayaquil Aéreo realizando DAI's tuvieron una disminución en sus ingresos respecto al 2015 de aproximadamente 443.226,00 USD de ese valor son 311.283 USD equivale al perjuicio económico en los diez principales agentes que declararon por la Aduana de Tulcán. En cambio se determinó aumento en los ingresos en \$21.850,20 de Dólares en los agentes que efectuaron sus DAI por Quito, Guayaquil Marítimo y CEBAF San Miguel.

En las exportaciones durante el 2016 la mayoría de las aduanas refleja un incremento en las DAE del 7% en relación al año 2015, en cambio las aduanas de Tulcán y CEBAF San Miguel presentan bajas de 58 DAE (-0,48%) y 8 DAE (-1,36%) respectivamente. Durante el paro camionero por la aduana de Tulcán se dejaron de realizar 556 DAE's en relación con su similar en 2015, de las cuales en junio dicha baja representó 97 DAE (-9,8%) y en julio 459 DAE (-41,4%); por las otras aduanas analizadas se realizaron 658 DAE superando a las que se dejó de realizar por Tulcán.

A excepción de la aduana de Tulcán, aunque, los incrementos en las DAE realizadas por las aduanas son del 53% para Quito, 42% para Guayaquil, 12% San Miguel y 11% Guayaquil marítimo en relación a las DAE que no se pudieron realizar por la aduana de Tulcán durante el paro del transporte en Colombia, al hacer el comparativo con el valor FOB de exportación, se determina que las exportaciones salieron por Guayaquil marítimo y CEBAF San Miguel donde se observa incremento tanto de DAE's realizadas como en FOB declarado.

En las aduanas aéreas se observa que la cantidad de DAE' son en mayor medida que Guayaquil marítimo y San Miguel, pero en cambio los valores FOB declarados son menores, esto se debe a que a través de estos medios de transporte la capacidad de carga y movilización es menor que si se lo hiciera por vía terrestre o marítima.

El comportamiento económico para los agentes de aduana que firmaron DAE's declarando por todas las aduanas analizadas a excepción de Tulcán es favorable; durante los dos meses de paralización incrementaron sus ingresos a \$28.760 USD, en cambio los que operaron por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán presentaron reducciones en sus ingresos de \$-22.240 USD.

El flete manifestado en la importación por las empresas de transporte en la aduana de Tulcán para el periodo 2016 presentó una disminución del 24,4% en relación al 2015 equivalente a \$9.295.236 USD, durante el paro fue de \$4.210.540 Dólares y representa el 45% de la pérdida total generada durante el 2016; las diez principales empresas tuvieron una disminución en el flete del 72% (\$-1.356.306) respecto a los mismos meses del año anterior.

En 2016 el flete declarado en la aduana de Tulcán por las empresas de transporte realizando exportaciones representó el 55% del flete generado a nivel nacional; durante ese año el valor del flete cayó 7% es decir \$1.033.686 dólares en relación con el 2015. Durante el paro del transporte la disminución fue de \$1.078.010 Dólares y representa el un valor mayor a lo dejado de exportar en ese año. Las diez principales empresas durante el paro tuvieron una disminución en el flete del 50% dicho monto alcanza aproximadamente los \$-916.430 USD.

El paro permitió activar temporalmente el paso habilitado CEBAF San Miguel, el flete que se generó por efecto de las importaciones para las empresas que transitaron por ese punto incrementó en un 86%, y en las exportaciones el 55%. Mencionados incrementos no son significativos con el perjuicio en el valor del flete generado por la aduana de Tulcán, en la importación dichos incrementos solo representaron el 6% y en la exportación el 12%, esto se debe a que en mayor medida el comercio hacia Colombia se canaliza por Tulcán.

La Dirección Distrital de Aduanas Tulcán aporta con el 5% a la recaudación de tributos al comercio exterior a nivel nacional, en 2016 se dejó de recaudar \$41.667.329,27 USD con relación a lo recaudado en 2015; el paro del transporte ocasionó que durante los dos meses se deje de recaudar \$20.062.850,76 USD que simbolizan a nivel nacional un decremento del 2,97%; y que un 48% del valor que se dejó de recaudar por la Aduana de Tulcán en ese año fue producto de esta problemática social originada en el vecino país.

En conjunto los recursos monetarios que se dejaron de generar durante los 46 días de paro, para los Operadores de Comercio Exterior analizados y el estado ecuatoriano fueron de \$170.755.993USD aproximadamente.

Comparativamente con el estudio realizado en 2008 por la (CCI) Cámara de Comercio de Ipiiales evaluando el impacto socioeconómico sufrido por la ciudad de Ipiiales por la medida de hecho adoptada por la ACC del 06 al 23 de febrero de ese año, arrojó que los recursos que se dejaron de recibir durante los 18 días de paralización en el lado colombiano obstaculizando el puente de Rumichaca, fue de aproximadamente

\$273.769.000.000 de pesos (95 millones de USD) entre los diferentes gremios, OCE's, sector hotelero y comerciantes.

Son muchos los paros que durante los últimos años en Colombia han afectado su estabilidad económica y social, Ecuador como país vecino sufre los efectos colaterales, medidas de hecho que si no obstaculizan la frontera en Rumichaca lo hacen al interior de Colombia. Para Ecuador y en especial para la provincia del Carchi estos bloqueos afectan gravemente la estabilidad y la economía local para ambos lados de la frontera, pero sobre todo debilitan la dinámica actividad comercial que se mantiene esencialmente con el sur de Colombia.

Se ha determinado que cualquier conflicto y en este caso los paros son una problemática que por temas de soberanía y estados de derecho la solución le concierne al propio estado, este caso al colombiano, que a través de sus ministerios y frente a o los gremios que lo provocan deben solucionar con prontitud, sobre todo cumpliendo lo acordado para evitar principalmente daños sociales y económicos que trasciendan las fronteras y afecten el comercio binacional.

Entre las debilidades que se encuentran en la frontera es la frágil aplicación de la normativa andina que si bien es cierto en ambos lados de la frontera es violada o no se cumple como se dicta por ello se ha ocasionado los constantes paros cerca de la frontera. Se propone que la Comunidad Andina de Naciones como organismo internacional debe socializar y actuar como mediadora en los conflictos de manera oportuna y por otro lado, conjuntamente con las autoridades estatales, transportistas y sociedad civil llegar a soluciones ganar-ganar porque estos problemas no deben darse en una frontera viva donde se practica la integración en todo sentido.

5 V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- Colombia es para Ecuador el tercer socio comercial más importante en las importaciones y cuarto en las exportaciones, representó el 8,9% y 4,8% respectivamente de las transacciones totales realizadas por el país en 2016, con este socio comercial, para ese año las exportaciones crecieron 3,3% mientras que las importaciones cayeron 19,4% en relación con el 2015.
- De los valores monetarios exportados por Ecuador intracomunitariamente a la CAN las exportaciones que se dirigen a Colombia representan el 85% mientras que las importaciones provenientes de ese país representan el 72%.
- La paralización del transporte en Colombia disminuyó el intercambio comercial durante los meses de junio y julio del 2016 con relación a su similar en 2015 mostrando el siguiente comportamiento: de los valores totales que se dejaron de importar en 2016 el paro corresponde al 36,5% (\$120.651.351 USD) y 45,4% (\$47.334.471 USD) de las exportaciones totales.
- En conjunto los recursos monetarios que dejaron de generar durante los 46 días de paro, para los Operadores de Comercio Exterior analizados y el estado ecuatoriano fueron de \$170.755.993 USD aproximadamente.
- Por la Aduana de Tulcán no se ingresó 104.867.790 USD-CIF, corresponde a que el 55,3% del valor que se dejó de importar por esa aduana en 2016 fue ocasionada por efecto del paro; mientras que las exportaciones que se frenaron por dicha aduana corresponden al 66% (\$40.083.597,12) del valor no exportado en ese periodo.
- El paro benefició la balanza comercial de Ecuador, registrando menores saldos deficitarios en especial por la Aduana de Tulcán, esto por consecuencia de la disminución de importaciones durante los dos meses de paralización, durante junio no ingresaron cerca de 36.750 millones de USD-FOB y en julio 23.425 millones de USD-FOB.

- Disminución por la Aduana de Tulcán de aproximadamente 2355 Declaraciones Aduaneras de Importación DAI y 556 Declaraciones de Exportación (DAE).
- Disminución en los ingresos percibidos por los agentes de aduana que participaron en las importaciones y exportaciones, en el primer caso de aproximadamente \$443.226.00 USD para aquellos que declararon en Tulcán y Guayaquil aéreo; mientras que en la exportación reducción de ingresos de \$22.240 USD en agentes por que operaron en Tulcán.
- Disminución en los ingresos por el flete cobrado en las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera de aproximadamente \$5.288.550 USD tanto en importaciones como en exportaciones.
- Perjuicios para el estado dejando de percibir cerca de \$20.062.850.76 USD por concepto de tributos al comercio exterior recaudados por las importaciones, mismo que representó a nivel nacional 2,97% de lo que se dejó de recaudar en el año 2016, y 48% fue la consecuencia del paro que la Aduana de Tulcán dejó de percibir en ese año.
- Durante el paro, las exportaciones optaron por salir hacia Colombia por Guayaquil marítimo y CEBAF San Miguel, mientras que las importaciones ingresaron por la aduana terrestre CEBAF San Miguel y las aduanas aéreas de Guayaquil y Quito; aunque la aduana Guayaquil marítima presenta bajas, los volúmenes de carga y valores monetarios indican que por esta aduana también ingresaron las importaciones puesto que es el segundo modo de transporte más usado.
- Posteriormente al paro camionero, entre los meses de agosto y septiembre las operaciones de comercio exterior incrementaron y desde octubre las operaciones se normalizaron, por tal motivo las empresas que intervienen dentro de la cadena logística desarrollando la documentación pertinente, así como la labor de la aduana cumpliendo el control y verificación de mercancías que ingresan y salen del país denotó lo complicado que es estar dentro de un paro y después del mismo.

5.2 RECOMENDACIONES

Por cuestiones de soberanía los problemas o conflictos que se presenten en un país y que afecten de forma colateral a terceros, deben ser solucionados de manera eficaz con la participación de los propios actores (gobierno y sector/es implicados); las dificultades están identificadas y los organismos internacionales como la CAN solamente actúan como facilitadores y mediadores en la solución de conflictos, por tal razón se recomienda lo siguiente:

Como asunto de interés subregional se solicita al Sistema Andino de Integración de la CAN por medio del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, que es el órgano legislativo y de decisión encargado de formular y ejecutar la política exterior de los países miembros, así como la política general del proceso de integración; y por otra parte, al Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) conformado por las autoridades responsables del transporte terrestre de cada País, a que analicen este estudio que es un instrumento de análisis estadístico sobre transporte y comercio, para proponer y recomendar soluciones a los problemas que se presentan en el transporte internacional por carretera determinando su afectación por las paralizaciones que se generan el vecino país de Colombia de tal forma que se gestione, modifique, sancione y se haga cumplir la normativa Andina para evitar posibles inconvenientes.

Se recomienda al gobierno colombiano y ecuatoriano en conjunto con la CAN, efectuar reuniones bilaterales y mesas de trabajo permanentes con los diferentes sectores, gremios, academia y sociedad civil, concientizando la importancia y la necesidad de no cerrar u obstaculizar vías o la frontera porque atentan contra el buen desempeño del comercio exterior intracomunitario y específicamente entre Ecuador y Colombia.

Finalmente, se recomienda al gobierno de Colombia cumplir los acuerdos pactados para evitar futuras dificultades, y en el caso de haberlas se hace un llamado a dar soluciones prontas y eficaces evitando perjudicar la actividad comercial en ambos lados de la frontera logrando afianzar la integración andina.

6 IV. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- ALADI. (2015). *Estudio del perfil proveedor de productos ecuatorianos en el contexto regional*. Montevideo-Uruguay: ALADI Secretaría General.
- ANDI. (19 de Julio de 2016). *Asociación de Industriales de Colombia (ANDI)*. Obtenido de Paro camionero deja millonarias pérdidas en empresas del Valle: <http://www.elpais.com.co/economia/paro-camionero-deja-millonarias-perdidas-en-empresas-del-valle.html>
- ASECARGA. (JULIO de 2016). *NOTICARGA*. Obtenido de www.asecarga.org/imagenes/archivos/Noticarga%20Ed.%2095.pdf
- ATC. (04 de Junio de 2016). *Asociación de Transportadores de Carga ATC*. Obtenido de www.atc.com.co
- AVILA, R. (2016). *El paro camionero le paso cuenta de cobro a la producción industrial de julio*. (Centro de Investigación y Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia (CID) ed.). Colombia: Universidad Nacional.
- B.M. (28 de Junio de 2016). *Banco Mundial*. Obtenido de Índice de desempeño logístico LPI: <https://lpi.worldbank.org/report/>
- Ballou, R. (2004). *Logística Administracion de la Cadena de Suministros*. México: Pearson Educación .
- BID. (2015). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de TIM entre Colombia y Ecuador: <https://idblegacy.iadb.org/es/temas/comercio/colombia-y-ecuador-implementan-el-sistema-tim-andino,19160.html>
- Caballero, I., Padin, C., & Contreras, N. (2012). *Comercio Internacional, Una visión general de los instrumentos operativos del comercio exterior*. Bogotá: Ideas Propias Editorial (España).
- CAN. (1990). *Sistema Andino de Carreteras*. Perú: Comunidad Andina de Naciones.
- CAN. (1997). *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*. Lima-Perú: Comunidad Andina de Naciones.
- CAN. (2010). *Portal Secretaría General de la Comunidad Andina*. www.comunidadandina.org

- CAN. (2016). *TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA, 2016*. Comunidad Andina de Naciones. Perú: Secretaría General de la Comunidad Andina © Copyright 2010.
- Caracol.com*. (17 de Marzo de 2016). Obtenido de Los paros en los gobiernos de Juan Manuel Santos: http://caracol.com.co/radio/2016/03/17/media/1458174616_468387.html
- Caza, E., & Yacelga, C. (2016). Análisis de los efectos de la aplicación de las salvaguardias en las importaciones y exportaciones en el intercambio comercial por carretera Ecuador-Colombia. *SATHIRI CITTE-UPEC*.
- COPCI. (2010). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*. Quito: Registro Oficial Suplemento 351 de 29-dic.-2010.
- Correa, R. (2010). *Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones*. Quito: S.ED, Ecuador.
- Correa, R. (2011). *Reglamentos al Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones*. Presidencia de la republica del Ecuador.
- Czinikota, M., Ilkka, R., & Moffett, M. (2007). *Negocios Internacionales*. México: Thomson Editores S.A de C.V.
- Daniels, J., Lee, R., & Sullivan, D. (2013). *Negocios Internacionales, Ambientes y Operaciones*. México: Pearson Educación.
- EL PAIS*. (10 de Julio de 2016). Obtenido de Millonarias pérdidas en Buenaventura tras más de un mes de paro camionero: <http://www.elpais.com.co/valle/millonarias-perdidas-en-buenaventura-tras-mas-de-un-mes-de-paro-camionero.html>
- El Tiempo.com, E. (Junio de 2016). Diario El Tiempo. *Paro camionero continúa; pérdidas diarias son de \$ 6.000 millones*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15411457>
- ELPORTAFOLIO. (30 de Julio de 2016). Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/gobierno/paro-camionero-en-colombia-continuara-indefinidamente-498626>
- Estrada, P. (2016). *Comercio Exterior y Negocios Internacionales* (Primera Edición ed.). Quito-Ecuador: Cognition Ecuador.

- Hernández, R., Fernandez, C., & Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill Educación.
- Herrera, L., Medina, A., & Naranjo, G. (2008). *Tutoria de la Investigación Científica*. Ambato-Ecuador.
- Luna Osorio, L. (2010). *Las relaciones económicas del Ecuador y Colombia*. Quito-Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.
- Mauleón, M. (2013). *Transporte, Operadores, Redes*. España: Diaz de Santos.
- Mayorga, & Martinez. (2008). Paul Krugman y el Nuevo Comercio Internacional. *Criterio Libre*(8), 14. Obtenido de <http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/images/revistas/8/CriterioLibre8art05.pdf>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE*. (05 de Agosto de 2016). Obtenido de https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/mintransporte_presenta_avances_del_acuerdo_con_transportadores
- MINISTRANSORTE*. (22 de Julio de 2016). Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co>
- Mondragón, V. (2014). ¿Cuáles son los modos de transporte internacional de mercancías? . *Diario del Exportador*. Obtenido de http://www.diariodelexportador.com/2014/09/cuales-son-los-modos-de-transporte_22.html
- Montenegro, L. (2011). SATHIRI N°1. *SATHIRY CITTE-UPEC*.
- Mora, J. (2011). El Transporte Pesado de Carga y la Economía de la Ciudad de Tulcán. *SATHIRY CITTE-UPEC*.
- Mora, L. (2011). *Gestión Logística integral. Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento*. (Starbook, Ed.) Bogotá- Colombia: ECOE Ediciones.
- Mussolclub.com*. (12 de 01 de 2017). Obtenido de <https://mussolclub.com/2017/01/12/solucion-de-conflictos/>
- Niño, M. (2011). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: U-Transversal.
- OMC. (2016). Apoyo para las cadenas de valor en el sector del Transporte, Logística y Comercio. 4. Obtenido de

https://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/global_review13prog_e/transport_and_logistics_28june_sum_s.pdf

ONU. (04 de septiembre de 2010). *Todo lo que siempre has querido saber sobre las Naciones Unidas*. Obtenido de Replanteamiento de la globalización: <http://www.un.org/es/aboutun/booklet/globalization.shtml>

ORBES, B. (2014). *Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

PND. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Quito: Senplades.

Polanco, R. (2003). *Comercio Bilateral Ecuador Colombia*. Quito: ABYA-YALA. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/168/1/SM34-Polanco-Comercio%20bilateral%20Ecuador-Colombia.pdf>

POLANCO, R. (2003). *Comercio Bilateral Ecuador Colombia*. Quito: ABYA-YALA. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/168/1/SM34-Polanco-Comercio%20bilateral%20Ecuador-Colombia.pdf>

PORTAFOLIO.co. (06 de Julio de 2016). Obtenido de Portafolio: <http://www.portafolio.co/economia/efectos-del-paro-camionero-498604>

PROECUADOR. (2015). Guía Logística Internacional. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/perfil-logistico-de-colombia-2015/>

PROECUADOR. (2015). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PROECUADOR*. Obtenido de PERFIL LOGÍSTICO DE COLOMBIA 2015: <http://www.proecuador.gob.ec>

ProEcuador. (26 de Enero de 2018). *Instituto de promoción de exportaciones e inversiones*. Obtenido de Publicaciones de exportaciones: <https://www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/informacion-por-pais/fichas-tecnicas/>

Realpe, I. (2016). *ANÁLISIS DE LAS SALVAGUARDIAS EN LAS OPERACIONES DE CRUCE DE FRONTERA, DIRECCIÓN DISTRITAL TULCÁN, PERIODO 2015*. QUITO: UCE. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6555/1/T-UCE-0011-117.pdf>

Reglamento COPCI. (2011). Quito: Registro Oficial Suplemento No. 758.

- Rosales, O. (16 de Abril de 2008). *INTEGRACIÓN REGIONAL: PROPUESTAS DE RENOVACIÓN y ESCENARIOS POSIBLES.PDF*. Obtenido de CEPAL: https://www.u-cursos.cl/ingenieria/2008/1/IN70Z/1/material_docente/previsualizar?id_material=169694
- ROZAS, S. (2012). *Negocios internacionales Fundamentos y estrategias*. Barranquilla, Col: Universidad del Norte.
- SENAE. (13 de Abril de 2012). *TARIFARIO QUE REGULA LOS HONORARIOS MÍNIMOS PARA LOS AGENTES DE*. Obtenido de RESOLUCIONES: <https://www.aduana.gob.ec/archivos/resoluciones/SENAE-DGN-2012-0140-RE.PDF>
- SENAE. (09 de Enero de 2017). *SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR*. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/pro/to_export.action
- Zamora, I., & Pedaza, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science-ESAN-Perú*, 18, 108.

7 ANEXOS

7.1 ANEXO 1. DIAGRAMA DE ISHIKAWA: ESPINA DE PESCADO.

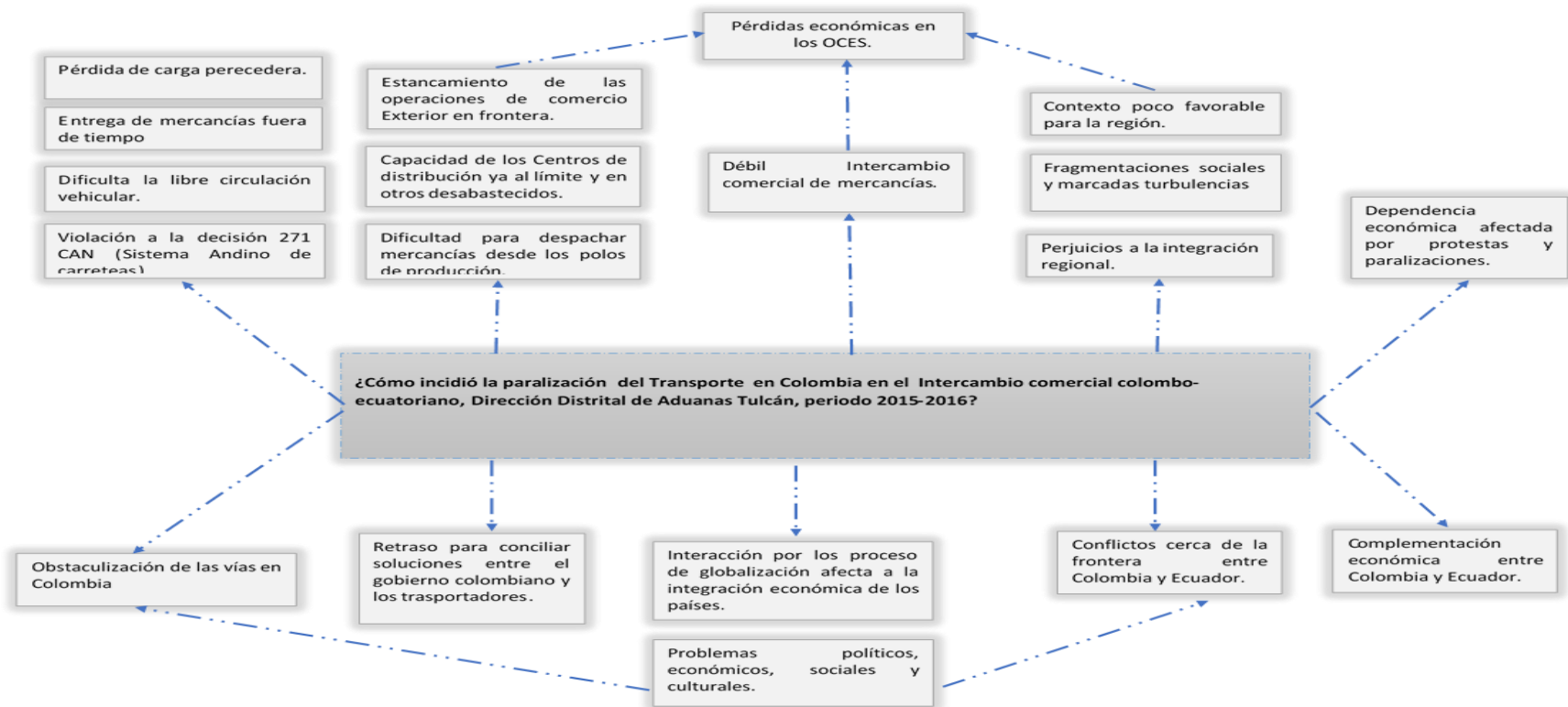


Gráfico 93. Anexo-Diagrama de Ishikawa: El Problema

7.2 ANEXO 2. EVOLUCIÓN DE LAS PARALIZACIONES EN COLOMBIA

Tabla 53. Evolución de las Paralizaciones en Colombia.

12 OCTUBRE 2011 PARO NACIONAL ESTUDIANTIL	
Duración: 27 días, terminó el 9 de noviembre de 2011	Causas: En contra de la Reforma Educativa.
Acuerdo construcción de una nueva Reforma Educativa con la creación de la Mesa Nacional Estudiantil, en la que también participaron otros actores como profesores, Gobierno y asociaciones.	
11 OCTUBRE 2012 PARO NACIONAL JUDICIAL	
Duración: 28 días. Terminó en noviembre de 2012.	Causas: Buscaba la nivelación salarial para todos los trabajadores de la Rama Judicial.
Acuerdo: el Gobierno reconoció el derecho de los trabajadores judiciales a la nivelación salarial y se comprometió a cubrirla con una asignación inicial de 1,2 billones de pesos. Además, dispondrá a partir de 2014 de una suma adicional anual de 200.000 millones de pesos para cubrir la misma obligación.	
25 FEBRERO 2013 PARO NACIONAL DE CAFETEROS	
Duración: 12 días. Finalizó el 8 de marzo de 2013	Causas: Exigían mayor atención de la crisis del sector
Acuerdo: Prometen cumplir con el subsidio que el Gobierno estableció sobre el precio de sustentación del grano y que se pagaba cuando la carga bajaba de \$700.000.	
19 MARZO 2013 PRIMER PARO CAMIONERO EN EL MANDATO INICIAL DE SANTOS	
Duración: 24 días.	Causas: incumplimiento del Gobierno en precios de combustibles y reposición del parque automotor, así como fijación de una tabla de fletes.
Acuerdo: la inmovilización se levantó luego de un acuerdo entre el gremio y el Gobierno, que establece y reglamenta todos los costos eficientes y no se pone límite a la vida útil de los camiones.	

17 JULIO 2013 PARO NACIONAL MINERO. SE VIVIÓ ESPECIALMENTE EN EL BAJO CAUCA

Duración: 40 días.

Causas: Reconocimiento de los mineros informales

Acuerdo: Se levantó luego de la firma de un acta de compromiso que incluye aspectos relacionados con la formalización de la actividad en el bajo Cauca antioqueño.

19 AGOSTO 2013 SEGUNDO PARO CAMIONERO

Duración: 16 días

Causas: Incumplimiento del Gobierno en los acuerdos pactados para levantar la anterior inmovilización.

Acuerdo: Entre los puntos importantes se fijó la congelación de los precios de los combustibles hasta diciembre de 2013 y una regulación por parte del Ejecutivo a las tarifas de fletes.

19 AGOSTO 2013 PARO NACIONAL AGRARIO

Duración: 23 días, hasta al 12 de septiembre de 2013

Causas: El modelo de desarrollo rural, la firma de los Tratados de Libre Comercio y el carácter sesgado de las políticas. Se hizo célebre la frase del presidente Santos: "El tal paro no existe".

Acuerdo: Se levantó mediante un acuerdo con el Gobierno nacional que se basó en seis puntos, entre otros: La implementación de medidas y acciones frente a la crisis de la producción, reconocimiento a la territorial campesina e inversión social en los campos

ENERO 2015 NUEVO PARO JUDICIAL

Causas: Consideran incumplimientos por parte del Gobierno para solucionar la problemática que presenta la rama judicial en salarios y eliminación de juzgados de descongestión.

Acuerdo: A mediados de enero el Consejo de estado solicitó a la judicatura restablecer los cargos de congestión y se levanta el paro judicial.

23 FEBRERO 2015 TERCER PARO CAMIONERO

Duración: 24 días

Causas: Incumplimiento del Gobierno Nacional: costos de fletes, equilibrio entre oferta y demanda, chatarrización de vehículos y precios de los peajes y los combustibles

Acuerdo: El 19 de marzo se levanta este tercer paro de los transportadores luego de un arreglo con el Gobierno en el que daba soluciones a las peticiones económicas y sociales de los camioneros.

ABRIL 2015 PARO NACIONAL DE MAESTROS

Duración: 16 días

Causas: protestaban contra la evaluación docente, el concurso para ascensos, reclamaban por el servicio de salud y por nivelación salarial.

Acuerdo: El Ministerio de Educación se comprometió acompañar los procesos licitatorios para seleccionar a las entidades que prestan los servicios e incluir en el Plan Nacional de Desarrollo que la nación concurra con los entes territoriales para el pago de deudas laborales.

JUNIO-JULIO 2016 PARO CAMIONERO

Duración: 46 días

Causas: Por los mismos temas de siempre costos de fletes, legalización, desequilibrio entre oferta y demanda, chatarrización de vehículos, precios de los peajes y los combustibles (costos de operación) y el incumplimiento de acuerdos pasados por parte del gobierno

Acuerdo: El Ministerio de Transporte de Colombia acordó cumplir 26 puntos detallados en el Acuerdo para la Reforma estructural del Transporte de Carga por Carretera.

Fuente: (Caracol.com, 2016)

Elaborado por: Benítez J.

7.3 ANEXO 3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Tabla 54. Fundamentación Teórica.

TEORÍA	CARACTERÍSTICAS
Teoría de la Ventaja Comparativa (David-Ricardo)	<p>Según David Ricardo se define como la especialización en la producción de ciertos bienes. Aun si un país es más eficiente en la elaboración de dos productos, debe ser relativamente más eficiente en la producción de un bien. Debe entonces especializarse en la elaboración y exportación de ese bien a cambio de la importación del otro bien. (Czinkota, Ilkka, & Moffett, 2007, pág. 157)</p>
Teoría de la ventaja competitiva (Michael Porter)	<p>La ventaja competitiva crece fundamentalmente en razón del valor que una empresa o un sector es capaz de generar. Porter habla de tres estrategias competitivas genéricas que se pueden aplicar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liderazgo en costos 2. Diferenciación y, 3. Enfoque <p>El enfoque se refiere a seleccionar un grupo o segmento que puede ser un mercado geográfico y ajustar la estrategia a servirlos con la exclusión de otros logrando una ventaja competitiva.</p>
Nueva Teoría del Comercio (Paul Krugman)	<p>Parte del concepto de “Economías de Escala” mediante la cual a mayor volumen de producción menores costos. Krugman entendió que el comercio internacional no solamente era “interindustrial” como lo refleja la teoría tradicional, sino que los países también realizan intercambios de bienes y servicios para las mismas industrias llamándolo comercio “intraindustrial”. (Mayorga & Martinez, 2008)</p>

Fuente: Investigación Bibliográfica

Elaborado por: Benítez Johann.

7.4 ANEXO 4. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.

Tabla 55. Fundamentación Legal

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
<p>CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR 2008</p>	<p>Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos: Lit 5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial.</p> <p>Art. 284.- La política económica tendrá los siguientes objetivos: Lit. 8. Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.</p> <p>Art. 306.- El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal. El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.</p> <p>Art. 416.- Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en consecuencia:</p> <p>2. Propugna la solución pacífica de las controversias y los conflictos internacionales, y rechaza la amenaza o el uso de la fuerza para resolverlos.</p> <p>11. Impulsa prioritariamente la integración política, cultural y económica de la región andina, de América del Sur y de Latinoamérica.</p>
NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
<p>CONVENIO CMR RELATIVO AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA</p>	<p>Art. 1. 1. El Convenio se aplica a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.</p> <p>2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por «vehículos» los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques.</p> <p>Art. 4. El contrato de transporte se constata por una Carta de Porte</p>
<p>DECISIÓN 399 TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA</p>	<p>Art1.- Se entiende por (...), Cruce de Frontera, el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.</p> <p>Art 7.- Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos:</p>
<p>COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN)</p>	<p>a) Entre dos Países Miembros limítrofes;</p> <p>b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;</p>

	<ul style="list-style-type: none"> c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte; d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y, e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.
<p>DECISIÓN 271 SISTEMA ANDINO DE CARRETERAS (CAN)</p>	<p>Art 3.- Se definen como Ejes Troncales del Sistema Andino de Carreteras, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:</p> <p>ii) En Colombia:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cúcuta- Bucaramanga- Socorro- Tunja- La Caro-Bogotá-Armenia-Alambrado- La Paila- Cali- Popayán- Pasto- Puente Rumichaca. b) Paraguachón-Maicao-Riohacha-Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye-Medellín- La Pintada- Cerritos- Cartago-Zarzal-Cali- Popayán-Pasto-Puente de Rumichaca. c) Medellín-Pto.Triunfo- La Lizama-Bucaramanga-Cúcuta. d) Puente Terrestre Interoceánico. <p>iii) En Ecuador:</p>
<p>DECISIÓN 271 SISTEMA ANDINO DE CARRETERAS</p> <p>COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN)</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Rumichaca – Tulcán - Ibarra- Quito- Aloag- Santo Domingo-Quevedo-Babahoyo-Guayaquil-Machala-Huaquillas. b) Aloag - Ambato - Riobamba-Azogues-Cuenca- Loja- Velacruz-Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador) <p>Art 7.- Se establecen los siguientes cruces de frontera para los Ejes Troncales Entre Colombia y Ecuador:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Puente Rumichaca ➤ Puente San Miguel
<p>DECISIÓN 434 COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)</p> <p>COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN)</p>	<p>Art 1.- Crear el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), que estará conformado por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País Miembro.</p> <p>Art 2.- El Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) asesorará y apoyará a la Secretaría General de la Comunidad Andina en materias relativas a la política comunitaria sobre transporte terrestre, así como en el seguimiento, aplicación y cumplimiento integral de las Decisiones y normas complementarias sobre la materia.</p> <p>Art 3.- Son funciones del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT):</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Recomendar y proponer a los organismos nacionales soluciones a los problemas que se presentan en el transporte internacional por carretera; g) Procesar y difundir, por intermedio de la Secretaría Técnica Permanente, información estadística y técnica sobre el transporte internacional por carretera.
<p>DECISIÓN 467</p>	<p>Art 8.- Son infracciones o contravenciones leves las siguientes:</p>

INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. (CAN)	Lit.4: Suspender el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, sin comunicarlo al organismo nacional competente de transporte del país de origen, con quince (15) días calendario de antelación.
CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES (COPCI)	<p>Art. 93.- Fomento a la exportación. - El Estado fomentará la producción orientada a las exportaciones y las promoverá mediante:</p> <p>a. Acceso a los programas de preferencias arancelarias, u otro tipo de ventajas derivadas de acuerdos comerciales de mutuo beneficio para los países signatarios, sean estos, regionales, bilaterales o multilaterales, para los productos.</p> <p>Art. 217.- De las Direcciones Distritales. - Las direcciones distritales comprenden las áreas territoriales donde el Servicio Nacional de la Aduana del Ecuador ejerce todas las atribuciones operativas y demás que le asigne este Código y su reglamento.</p>
REGLAMENTO AL COPCI	<p>Art. 2. Lit. ss) Operador de Comercio Exterior. - Toda aquella persona natural o jurídica, nacional o extranjera que interviene en el tráfico de mercancías, medios de transporte y personas sometidas al control aduanero.</p>

Fuente: Constitución del Ecuador 2008, CAN Dec.399; 271; 434; 467, COPCI.

Elaborado por: Benítez J.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (TODA UNA VIDA)

NORMATIVA	DESCRIPCIÓN
OBJETIVO 9 GARANTIZAR LA SOBERANÍA Y LA PAZ, Y POSICIONAR ESTRATÉGICAMENTE AL PAÍS EN LA REGIÓN Y EL MUNDO. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2017-2021	<p>Ecuador dentro de su plan promueve una cultura de paz y seguridad, incluyendo la integración regional, afianzando las relaciones con los países vecinos; para ello como políticas se tiene:</p> <p>9.1 Promover la paz sostenible y garantizar servicios eficientes de seguridad integral.</p> <p>9.2 Profundizar el proceso de integración como espacios de desarrollo de política y complementariedad económica entre los países latinoamericanos y en especial con los países vecinos, logrando fortalecer el desarrollo de las zonas fronterizas y la libre movilidad de las personas.</p> <p>Con ello se plantea como metas principales incrementar el cumplimiento de compromisos binacionales y mejorar los resultados de la balanza comercial con los países vecinos. (PND, 2017).</p>

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Objetivo 9.

Elaborado por: Benítez J.

7.5 ANEXO 5. GREMIOS DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

De acuerdo al Ministerio de Transportes de Colombia (MINITRANSPORTE) existen los siguientes gremios y asociaciones:

Tabla 56. Gremios de Transporte en Colombia.

ENTIDAD	INFORMACIÓN GENERAL
ASECARGA. ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE CARGA POR CARRETERA. BOGOTÁ.	Dedicada a la defensa de la industria del transporte de carga por carretera
ACC. ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS.	Es una agremiación sin ánimo de lucro de carácter nacional que busca proteger los derechos de los camioneros tradicionales ya sean propietarios o conductores; ha participado en la elaboración de la normatividad vigente en materia de transporte asumiendo su responsabilidad para con los agremiados y el país.
COLFECAR. FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES DE CARGA POR CARRETERA. BOGOTÁ.	Representar y orientar la industria del transporte de carga y su logística, construir estrategias para el desarrollo integral de los actores de la cadena y contribuir a la competitividad del país.
ATC. ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA. MEDELLIN, ANTIOQUIA	ATC trabaja de manera decidida por el camionerismo en Colombia, protegiendo sus intereses y ofreciendo beneficios a todos los propietarios de equipos, transportadores y empresas de transporte.
CCT. CONFEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES. BOGOTÁ	Nombre: Jorge Ignacio García González Dirección: Carrera 97 No. 16 D 44. Fontibón Teléfono: 415 60 08 / 415 60 08 fax E-mail: cctpresidente@gmail.com
FEDETRANSCOL. FEDERACIÓN DE EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CARGA POR CARRETERA. CALI.	Inspirar, fomentar y generar en las empresas Afiliadas el trabajo por la seguridad y la profesionalización de la actividad transportadora de carga por carretera, así como el uso de prácticas sanas en sus desempeños.
NACC. NUEVA AGREMIACIÓN DE CAMIONEROS. BOGOTÁ.	Nombre: Marco Antonio Umaña Dirección: Calle 6A No. 75-56 local 139 Teléfono: 751 42 05 / 424 33 88 fax E-mail: gerencia@transloginsa.com.co
ACPMT. ASOCIACIÓN DE PEQUEÑOS Y MEDIANOS TRANSPORTADORES. BOGOTÁ	Nombre: Héctor Verástegui Alonso Dirección: Carrera 24 No. 39 A 51 piso 2. Teléfono: 284 15 63 / 337 78 11 fax E-mail: cartecaltda@hotmail.com
CONSEJO GREMIAL NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA. MEDELLÍN	Nombre: Luis Orlando Ramírez Valencia Dirección: Carrera 65 No. 8B 91 Of 408 Teléfono: (4) 448 01 02 E-mail: orlandoramirezv@une.net.co

Fuente: (MINITRANSPORTE, 2016)

7.6 ANEXO 6. ACUERDO ENTRE TRANSPORTISTAS COLOMBIANOS Y EL GOBIERNO

variables. Así mismo, y con el fin de hacer una actualización definitiva, mediante un acto administrativo se implementará un mecanismo de cargue periódico obligatorio de las variables que alimentan dicho sistema, dejando como única instancia al Observatorio de Transporte de Carga por Carretera, para que allí se determinen los valores de estas variables teniendo en cuenta las rutas, tipologías, configuración de vehículos, especialidades de carga, renclimientos, entre otros parámetros. En este ejercicio se reconocerán las ineficiencias en los procesos de cargue, descargue y procesos logísticos en la operación. Mediante acto administrativo expedido en los 30 días siguientes a la firma del presente documento, se reglamentarán e identificarán las deficiencias e ineficiencias de los diferentes actores, incluyendo los representados de vías, cerros programados, restricciones, entre otros, para reflejar y determinar los costos más eficientes de operación, se establecerán en el sistema de costos, 6 horas como parámetro base en los procesos de cargue y descargue.

6. El Ministerio de Transporte reconoce que existen distorsiones en el mercado de transporte y basado en las leyes 105 de 1983 y 336 de 1996, así como en el Decreto 87 de 2007, ha decidido intervenir temporalmente las rutas críticas. La intervención se hará mediante resoluciones.

7. En aras de hacer un control efectivo al cumplimiento de las normas sobre intervención de rutas, el Ministerio de Transporte dará lineamientos a través de un acto administrativo (8 días), donde requiera a las autoridades responsables de la supervisión, inspección, control y vigilancia, y señalará la necesidad de disponer de un equipo especial de la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Policía de Carreteras. Estos equipos deberán ser ubicados en los centros más importantes de despacho como los puertos, y contarán con la información actualizada del valor de referencia del SICE, para que sea comparado con el valor del manifiesto de carga y sancionar en los casos donde se incumpla la norma.

8. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo iniciarán en 15 días la construcción de una Política Integral de Trabajo Decente dirigida al conductor y pequeño propietario de los vehículos de carga. Esta política tendrá acciones claras orientadas a que se cumplan con las obligaciones salariales; se busque su profesionalización mediante una estrategia de capacitación; se garantice los derechos sindicales de los conductores del sector; se eviten los despidos sin justa causa; se revisen las jornadas laborales; se vele por sus tiempos de descanso y pagos de seguridad social; se ejerza un control sobre listas que venen a conductores y se ofrezcan condiciones adecuadas de trabajo en las vías y zonas de cargue y descargue, de acuerdo a especificaciones mínimas exigidas por el Ministerio de Transporte a los generadores o nodos logísticos. De la misma forma los gremios del transporte y sus afiliados que suscriben el presente acuerdo se comprometen a desarrollar todas las gestiones dirigidas a apoyar al Gobierno Nacional en cumplimiento de este compromiso.

ACUERDO PARA LA REFORMA ESTRUCTURAL DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

1. El Gobierno Nacional se compromete a que la renovación del parque automotor de carga por carretera debe realizarse vía reposición y en ningún momento por incremento, es decir mantener el 1 a 1, hasta tanto se ejecuten los recursos recaudados para tal fin, conforme lo determina el numeral 12 del presente documento o se equilibre la condición del mercado de oferta y demanda del parque automotor de carga demostrado técnicamente.

2. En cumplimiento al fallo del Tribunal Superior de Cundinamarca No. 11001-33-31-019-2007-00735-00 del 29 de septiembre de 2011, el Ministerio, en un término de 15 días reglamentará a través de un decreto la política de saneamiento del proceso de matrícula, indicando que se hará a través de la desintegración de un vehículo al que se busca sanear o que se ajuste a las equivalencias previamente establecidas en la resolución 7036 de 2012 y el decreto 2944 de 2013, en un término no mayor a 1 año lo anterior acompañado de la publicación de alertas e información en el Sistema RUNT (plazo máximo de 90 días) referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de matrícula inicial. Este procedimiento sin perjuicio de las acciones penales, civiles disciplinarias, fiscales y administrativas a las que hubiere lugar.

3. El Gobierno Nacional acoge la petición de las asociaciones de transportadores de carga (ATC, ACC, ANT, CCT) en el sentido de hacer una revisión, ajustes y correcciones, en los casos en los que se requiera, de la política de costos y relaciones económicas del sector, durante los 30 días siguientes a la firma del presente acuerdo. El Ministerio de Transporte en un lapso no mayor a una semana creará el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera, con todos los actores de la cadena logística, suscritos en él.

4. En consecuencia con lo anterior y para salvaguardar la rigurosidad de este proceso se modificará el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera, teniendo en cuenta el equilibrio para las partes, la obligatoriedad en la participación y la toma de decisiones. Para tal efecto, se expedirá un acto administrativo que modifique la Resolución 10106 de 2012, donde se reglamentarán los costos más eficientes de operación. Adicionalmente se contará con el seguimiento de la Alta Consejería para la Competitividad de la Presidencia de la República.

5. Dentro del marco de la libertad vigilada y con el fin de que la estructura de costos de transporte de carga por carretera reflejen la realidad que enfrenta el transportador, se hará un ajuste inmediato al SICE (máximo una semana después de firmado el presente acuerdo) para actualizarlo como está establecido en las normas vigentes, en lo relativo a peajes, combustibles, costos de mantenimiento administrativos y otros fijos y

13. A partir del levantamiento de la inmovilización, el Ministerio de Transporte suspenderá y no continuará con el trámite administrativo del proyecto de decreto publicado el 20 de abril de 2016. "Por el cual se modifica la sección 7, capítulo 7, título 1, parte 2, libro 2 del Decreto único sectorial 1079 de 2015, en relación con las condiciones generales para la matrícula de vehículos al servicio del transporte terrestre automotor de carga por carretera".
14. El Ministerio de Transporte no establecerá vida útil para los vehículos de transporte terrestre automotor de carga y cooperará con el sector de transporte y la logística de generadores de carga, empresarios y propietarios para que no se aplique vida útil por iniciativa privada y se ajusten a la política de no vida útil con el fin de facilitar a los propietarios planes de modernización, en concordancia con el artículo 7 del Decreto 2228 de 2013.
15. El Gobierno Nacional ratifica el compromiso de realizar una reunión de alto nivel en la frontera con Ecuador en un plazo no mayor a 2 meses después de la firma del presente acuerdo, con la presencia de los dos Cancilleres para escuchar a los transportadores de ambos países y dar soluciones dentro del marco de la decisión 399 de la Comunidad Andina de Naciones, teniendo en cuenta los principios de reciprocidad y soberanía nacional.
16. Tras un análisis con la ANI e INVIAS se acordó que las modificaciones de las tarifas de las estaciones de peaje serán socializadas de la mano de los gremios de transporte, a través de ejercicios regionales. En el marco de la mesa de negociación, se acordó ajustar las tarifas de las estaciones de peaje para los vehículos de carga de categorías 4, 5, 6 y 7 con la equivalencia en tiempo, así: Carimagua no se paga para aquellos vehículos que presentan el ticket de pago de los peajes de San Onofre o Manguitos; San Onofre no presentará incrementos diferentes a la inflación y la tarifa de Manguitos se reducirá a la mitad del valor actual mientras transcurre el período de construcción.
17. El Ministerio de Transporte de la mano del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y la banca de primer y segundo piso y con la promoción de los gremios ATC, CCT, ACC y ANT, desarrollará en un término de 3 meses con los programas de vivienda que existen se buscará atender las necesidades de los pequeños propietarios y conductores. El Ministerio de Transporte publicará en su página web los contactos y procedimientos para acceder al programa.
18. El Ministerio de Trabajo intermediará ante diferentes instancias para lograr consolidar los recursos económicos que se requieren para adelantar el estudio cuyo objeto será el de examinar la posibilidad de incluir la ocupación de conductor y pequeño propietario conductor de camión de carga como una ocupación de alto riesgo en el tema Pensional. Se estipulan 15 días para iniciar el proceso.

9. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Trabajo expedirá en un plazo no mayor a 15 días el decreto sobre la afiliación voluntaria de los trabajadores independientes, definidos en el artículo 2, literal b) de la Ley 1562 del 2012. El decreto permite la afiliación de los transportadores de carga dueños de su propio vehículo sin que medie un contrato laboral. Tendrán cobertura a las prestaciones asistenciales y económicas del sistema general de riesgos laborales en caso de enfermedad laboral o accidente laboral. La afiliación se hará a partir de los trabajadores que devengan 1 SMLV.
10. Para garantizar el cumplimiento de la normatividad en materia laboral y lo aquí acordado, el Ministerio de Trabajo realizará su actividad de inspección, vigilancia y control orientada a la formalización laboral y a las garantías para el sector transportador de carga, dentro del mandato del trabajo decente y articulado con su política de diálogo social, elaborará dentro de los 15 días siguientes a la firma de este acuerdo, un programa de prevención y promoción en el cumplimiento de las normas laborales de seguridad y salud en el trabajo, incluirá acciones de capacitación, divulgación orientada a la formalización laboral, prevención, promoción de la salud y seguridad en el trabajo en el sector de transporte de carga por carretera.
11. El Gobierno Nacional se compromete a modificar la Resolución 2308 en un término no mayor a 4 meses, ajustando las capacidades de carga con unas márgenes de tolerancia de acuerdo con la caracterización de los vehículos contemplados en dicha resolución con el soporte técnico del estudio realizado por la Universidad Nacional, la cual será previamente discutida con todos los gremios que representan el sector de carga por carretera, participantes del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera. En todo caso, las autoridades de control procederán de inmediato a realizar los controles en vía respecto de la longitud de los mismos.
12. El Gobierno Nacional garantiza la ejecución de la totalidad de los recursos de chatarrización recaudados para tal fin según el CONFIS que se encuentra enmarcado en el documento CONPES 3759, los cuales han sido certificados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; los recursos pendientes por ejecutar, deben ser priorizados por el Sector Transporte en las cifras de Marco de Gasto de Mediano Plazo 2017-2020, consistente con las cifras de Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Nación. Como lo dice el certificado de Ministerio de Hacienda y Crédito Público, los recursos no ejecutados en vigencias anteriores, están disponibles en vigencias futuras. Se buscará adelantar recursos del fondo para este año y que se puedan postular más vehículos. Adicionalmente, para evitar situaciones de corrupción y duda en el programa de desintegración de vehículos de carga, aceptamos que el mismo sea auditado en sus procesos, manejo de recursos, destinación de los mismos que exclusivamente sean para el programa, por una firma de auditoría de los más alto estándares que le dé seguridad y transparencia.

19. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Trabajo definirán en un plazo de 3 meses, la política pública que contengan las especificaciones técnicas que garanticen condiciones adecuadas de trabajo en la zonas de cargue y descargue, atendiendo lo estipulado en el artículo 6 del Decreto 2228 de 2013, definiendo que esto no constituya un costo adicional para el transportador.

20. Se revisará a través de ANI e INVIAS, los resaltes ubicados en las Vías nacionales, con el fin de que se cumplan las normas de señalización y retirar aquellos que no cumplan con lo dispuesto en el Manual de Señalización del año 2015 y la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015, lo que se realizará en un plazo máximo de 30 días. Se brindará acompañamiento de las autoridades para garantizar la seguridad en las zonas de resaltes que sean factor de inseguridad en la vía. En cuanto al uso de las tecnologías para detectar infracciones de tránsito, el Ministerio de Transporte impulsará el Proyecto de Ley que se encuentra en trámite en el Congreso de la República, para plenaria del Senado a través del cual se impondrán lineamientos sobre el uso de estas tecnologías.

21. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a 15 días, a través de circular dará directrices a Policía Nacional, Dirección de Tránsito y Transportes DITRA y demás autoridades de tránsito del país, respecto del procedimiento a seguir para identificar la infracción denominada "llantas lisas".

22. Se reitera que el marco normativo referente al stand by está vigente, y se aclarará el alcance de la palabra "pactar" para determinar su aplicabilidad, señalando que en todo caso no se podrá pactar como tiempo de cargue o descargue un periodo superior a 12 horas en cada caso.

23. Se expedirá un acto administrativo en los siguientes 15 días a la firma de este documento, reiterando que el costo derivado de las operaciones de cargues y/o descargues de la cosa a transportar en ningún caso se trasladará o será por cuenta del propietario, tenedor o poseedor del vehículo de carga que presta el servicio, ya que estas operaciones logísticas son ajenas a la actividad del transportista. En este entendido los valores por cargues y descargues no podrán verse reflejados o hacer parte del valor a pagar consignado en el manifiesto de carga.

24. El Ministerio de Transporte establecerá un plan de trabajo con la DIAN para analizar la estructura jurídica que de viabilidad para que el manifiesto de carga se asimile a la factura cambiaria (3 meses).

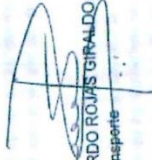
25. El Gobierno Nacional reconoce que la protesta social pacífica y dentro del marco de la Ley es un derecho que debe ser respetado y garantizado por todas las autoridades del Estado Colombiano. Se conformará una comisión de garantías conformada por Monseñor Luis Augusto Castro, la Defensora de Derechos Humanos Gloria Florez Schneider, la Oficina de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, La comisión

hará seguimiento a situaciones que puedan afectar los derechos de los promotores, participantes y bienes de la inmovilización camionera en el caso de investigaciones judiciales o administrativas que pudieran surgir respecto de los hechos ocurridos durante la inmovilización, la comisión velará por la garantía del debido proceso.

26. La Superintendencia de Puertos y Transporte procederá con una revisión inmediata durante las 48 horas siguientes, de los procesos administrativos aperturados por hechos acontecidos en el marco de la inmovilización, particularmente los relacionados con las Resoluciones 030575 de 14 de julio de 2016 y 030583 de 14 de julio de 2016 emanadas por la Superintendencia de Puertos y Transportes, así mismo, dentro del mismo término anterior evaluará el levantamiento de las medidas preventivas preferidas en ellos, particularmente con los procesos contenidos en las resoluciones precisadas.

A partir de la firma del presente Acuerdo, las asociaciones de transportadores de carga (ATC, ACC, ANT, COT) y representantes de conductores se comprometen a levantar la inmovilización de los vehículos de transporte de carga, que promueven desde el pasado 6 de junio del año en curso. De la misma manera declaran su voluntad de propiciar y participar en escenarios de diálogo y discusión de la política pública del sector que contribuyan al mejoramiento integral y de la modernización de la cadena logística y del sector transporte.

Para su constancia se firma en Bogotá a los 22 días del mes de julio del presente año


JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
Ministro de Transporte


LUIS GUILLERMO VELEZ CABRERA
Secretario General de la Presidencia de la República y delegado del Presidente de la República


CLARA LOPEZ OBERGON
Ministra de Trabajo


MARCOS DAING TOVAR
Presidente ANT


PEDRO AGUILAR R.
Presidente ACC



7.7 ANEXO 7. MARCO TEÓRICO

INTERCAMBIO COMERCIAL



Gráfico 94. Red de inclusiones conceptuales - Intercambio Comercial
Elaborado por: Benitez Johann.

LA GLOBALIZACIÓN Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

La globalización obliga a que la acción de los negocios se oriente, cada vez más, al mercado mundial. Con la globalización ningún país está completamente aislado, de una u otra forma, todos necesitamos del resto del mundo, todos necesitamos de alimentos, materias primas y recursos, todos nos necesitamos.

FACTORES QUE INFLUYEN EN EL CRECIMIENTO DE LA GLOBALIZACIÓN

De acuerdo a Daniels, Radebaugh & Sullivan, 2013 en su obra negocios Internacionales indica que la mayoría de los analistas citan siete factores que han contribuido al crecimiento de la globalización:

1. Aumento de la tecnología y su aplicación
2. **Liberación del comercio transfronterizo o exterior y movimientos de recursos.**
3. Desarrollo de servicios que apoyan el comercio internacional.
4. Crecientes presiones del consumidor.

5. Aumento de la competencia global
6. Cambio de las situaciones políticas
7. Cooperación internacional ampliada (Daniels, Lee, & Sullivan, 2013)

INTEGRACIÓN ECONÓMICA

Muchos países entre ellos el Ecuador han recurrido a la globalización y a la integración económica para conseguir unificar mercados y suprimir obstáculos para ampliar el comercio internacional.

El entorno económico y político actual, da importancia creciente a la apertura comercial y al intercambio global. La estrategia de inserción del Ecuador en los mercados mundiales está orientada a la creación y consolidación de vínculos comerciales y procesos de integración regional y subregional.

El comercio exterior entre Ecuador y Colombia, buscan un beneficio para sus intercambios comerciales, están sustentados en algunos Acuerdos Comerciales Multilaterales: ALADI, CAN, y Bilaterales como el Convenio de Esmeraldas, permitiendo el intercambio de mercancías con liberación de Derechos Arancelarios (CAN) o la aplicación de Preferencias Arancelarias (ALADI).

RECIPROCIDAD EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

La teoría del comercio internacional establece la obligada reciprocidad entre las naciones para iniciar y mantener las relaciones comerciales entre países. El comercio recíproco permite entonces que un país A que produce un determinado bien pueda venderlo a un país B, ya que el país A, le ha comprado previamente una determinada mercancía al país B. (Caballero, Padin, & Contreras, 2012, pág. 73)

La reciprocidad es intrínseca en los acuerdos comerciales entre países, aquí es donde cada parte otorga algún beneficio a la otra tratando de que la negociación sea de tipo ganar-ganar, un ejemplo de ello es el otorgamiento de un tratamiento especial.

NIVELES DE INTEGRACIÓN

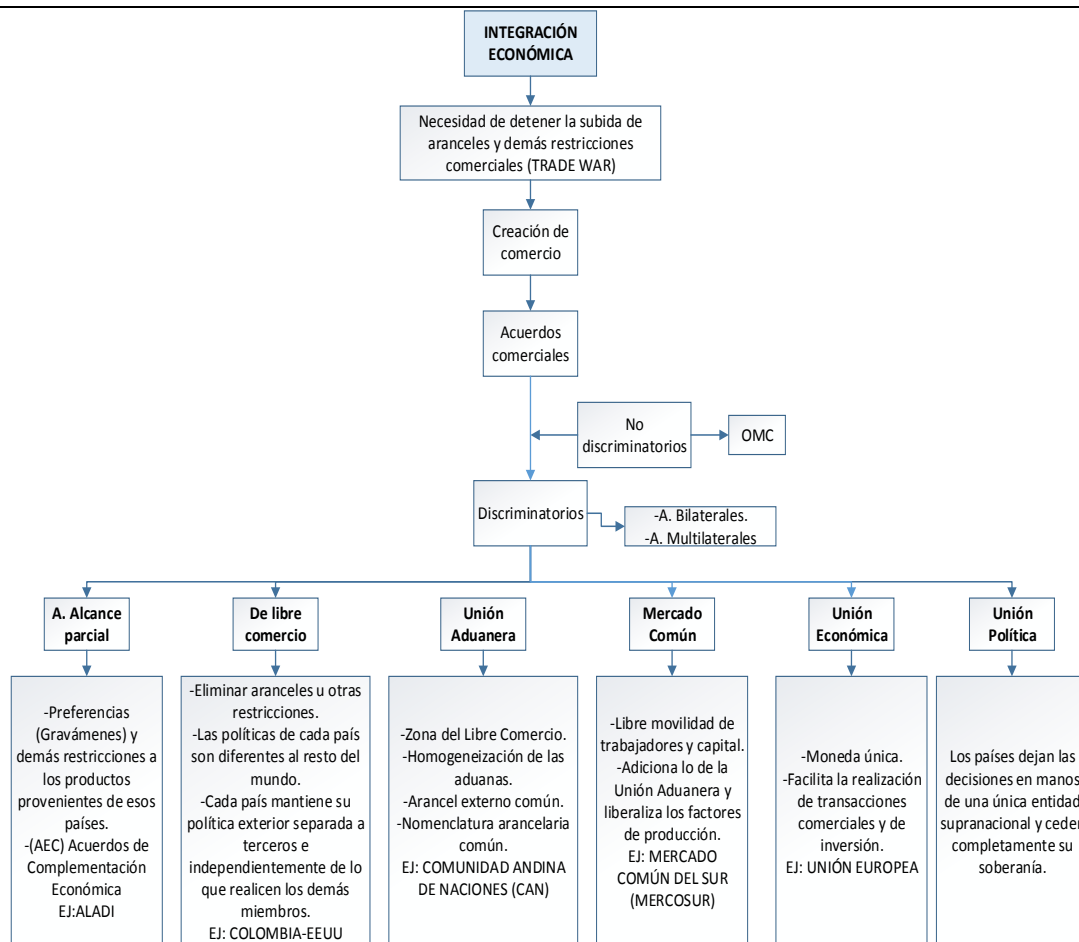


Gráfico 95. Niveles de integración

Fuente: Lombana; Rozas; et al, 2012. p.31-34

Elaborado por: Benitez Johann

En este proceso los países se unen con el fin de incrementar y facilitar el intercambio comercial implementando políticas comunes en distintos sectores de la economía.

COMERCIO Y SUS CONCEPTOS

Etimológicamente, la palabra comercio proviene de las raíces latinas: CUM, que significa juntamente, MERX, que significa mercancía y se deriva de la palabra MERCOR que significa comprar y vender; equivale al traspaso de cosas materiales, de persona a persona. (Caballero, Padin, & Contreras, 2012)

COMERCIO INTERNACIONAL

El comercio internacional se refiere al intercambio de bienes y servicios entre la economía de un país o área regional con las economías de otros país o áreas regionales, originando la salida de mercancías de un país (exportaciones) y entrada de mercancías procedentes de otros países (importaciones).

Se importarán aquellos bienes en los que no somos tan eficientes o tenemos una desventaja absoluta pero que es necesario hacerlo para cumplir con las necesidades de la sociedad; también el estado desincentivará aquellas importaciones que afecten negativamente a la producción nacional.

COMERCIO EXTERIOR

Intercambio comercial o también conocido como comercio exterior, es la actividad económica de intercambiar bienes y servicios entre un país y otro haciendo uso de un conjunto de normativas de estricto cumplimiento. El comercio exterior de Ecuador se compone de las instituciones, sectores y actores que participan en la exportación e importación desde la perspectiva ecuatoriana.

Se parte de la idea de que todos los países no son autosuficientes. Colombia y Ecuador aplican la ventaja comparativa de David Ricardo, definiéndola como de especialización debido a que cada país exporta lo que mejor sabe hacer e importa aquellos bienes o servicios de los que carecen, considerando los costos relativos (especialización) es decir el costo comparativo más bajo. (Czinikota, Ilkka, & Moffett, 2007)

Aunque cualquiera de los dos países posea ventaja absoluta en la elaboración de dos productos, un país todavía debe ser más eficiente que el otro solo en un bien; con ello ambos países se benefician del comercio exterior al especializarse por completo.

PRINCIPALES OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

En la actividad comercial se efectúan diferentes operaciones de comercio exterior, cada una cumpliendo un rol fundamental dentro de la cadena logística.

De acuerdo al Reglamento al COPCI, el Operador de Comercio Exterior es toda aquella persona natural o jurídica, nacional o extranjera que interviene en el tráfico de mercancías, medios de transporte y personas sometidas al control aduanero (Reglamento COPCI, 2011, pág. Art.2 Lit.ss).

Las dos partes más importantes que inician e intervienen en este tipo de operaciones comerciales son el comprador a quien se le conoce como importador y el vendedor, a quien también se le conoce como exportador.

EXPORTACIÓN

Existen muchas definiciones asociadas con este término, la exportación es simplemente la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras que separan las naciones.

El Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI), 2010 como norma busca generar y consolidar las regulaciones que potencien, impulsen e incentiven la producción de mayor valor agregado regulando este proceso en todas sus etapas incluido el intercambio comercial.

La actual política del estado se enfoca en fomentar las exportaciones con valor agregado, todo ello alineándose con el objetivo 5 del Plan Nacional de Desarrollo que tiene como meta incrementar las exportaciones de alta, media y baja intensidad tecnológica (PND, 2017, obj 5, polít 5.2). El acceso a preferencias arancelarias que se mantiene con la CAN ayuda a impulsar el comercio exterior y el fomento de las exportaciones y de manera específica con Colombia.

IMPORTACIÓN

Es la compra de un bien o servicio realizada por un comprador ubicado en un país a un vendedor ubicado en otro país. Al comprador extranjero se lo conoce como importador mientras que al vendedor, con sede en otro país, es conocido como exportador. (Daniels, Lee, & Sullivan, 2013, pág. 492)

De esta forma la importación es el ejercicio de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación.

TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO.

Es el régimen aduanero de carácter suspensivo del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, por el cual se permite el transporte de mercancías cruzando varias fronteras de los países de la CAN, dichas mercancías son transportadas bajo control aduanero desde un punto de origen llamada aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación.

La decisión 399 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (TIMC) menciona en el art. 7 los diferentes tráficos para el realizar el transporte internacional de mercancías por carretera. Para el comercio exterior entre Colombia y Ecuador aplica el literal a) y es el que se realiza entre dos Países miembros limítrofes, también por este punto se desarrolla la operación de Transito Aduanero Internacional haciendo uso de los demás literales (Anexo 5).

A continuación, se aborda de manera descriptiva la segunda variable en estudio:

PARALIZACIÓN DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

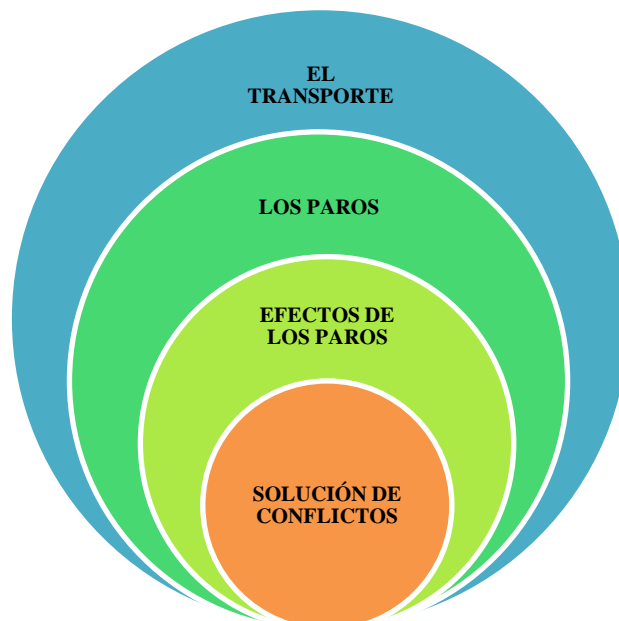


Gráfico 96. Red de inclusiones conceptuales - Paralización del transporte en Colombia
Elaborado por: Benitez Johann.

EL TRANSPORTE

En el intercambio comercial entre Ecuador y Colombia se requiere trasladar diferentes productos entre los puntos de producción y los puntos de consumo, esto se convierte en si en una de las causas por las que se genera transporte, por la “deslocalización geográfica” (Mauleón, 2013).

Cuando se habla de transporte en logística se hace referencia a movimiento de carga en todas sus formas: aérea, terrestre, marítima o multimodal las cuales se trasladan de un punto a otro de acuerdo a la planificación de la demanda realizada.

La transportación generalmente representa el elemento individual más importante dentro de la cadena logística convirtiéndose en el nexo que permite trasladar los bienes que pueden ser mercancías y mercaderías desde un punto de origen a un punto de destino; en comercio internacional se traducen a transportar desde puntos locales a puntos globales.

En cuanto a costos, de acuerdo a Mora Luis, 2011 “el transporte representa el 50% de los costos logísticos para una empresa” simbolizando un rubro alto en referencia a los restantes que componen la cadena logística.

SISTEMA DE TRÁNSITO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS (TIM)

Dentro del transporte se analiza el TIM, este es una iniciativa y un proyecto para la facilitación aduanera entre los países. Es un sistema donado por el Japón y desarrollado con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) desde 2008; está siendo operada por los países centroamericanos desde México hasta Panamá y constituye un valioso ejemplo que puede ser tomado por las aduanas andinas. (BID, 2015)

La implementación del TIM constituye un paso a la modernización de la gestión coordinada en las fronteras sudamericanas, al establecer una plataforma tecnológica que homologa los procedimientos aduaneros en Transito Aduanero Comunitario entre Colombia y Ecuador, permitiendo un control integrado y automatizado que optimiza un 80% el tiempo en la realización de trámites de comercio exterior.

Para la Comunidad Andina (2015) esto coadyuva a reducir tiempo en la tramitología aduanera y asegura la trazabilidad de las mercancías. Los países andinos y en especial Colombia y Ecuador desde el 2011 han solicitado el apoyo técnico al BID para implantar el sistema TIM en la Comunidad Andina (CAN).

PARALIZACIÓN

La paralización es un conflicto que se suscita entre uno o más sindicatos de trabajadores, con el objeto de que se establezcan nuevas condiciones de trabajo o se modifiquen las vigentes, tales conflictos pueden darse por obtener ciertas mejoras en lo laboral para lograr el objetivo que persiguen.

Las paralizaciones pueden clasificarse en huelgas o paros, si el conflicto surge por iniciativa de los trabajadores, se lo denominará "Huelga"; si se origina por decisión del empleador será un paro; según la OIT es un medio legítimo que poseen los ciudadanos para hacer cumplir sus derechos.

El objetivo 9 del Plan Nacional de desarrollo, menciona las problemáticas derivadas de las tensiones fronterizas, sobresaliendo entre otras el derrame de conflictos de una zona a otra, es decir que lo que sucede en un país puede estar afectando de manera directa e indirecta al otro.

EFECTOS DE LOS PAROS

El paro es un fenómeno relativamente abrumador, este se presenta como una de las consecuencias indeseables para una sociedad, seguidamente se presenta los principales efectos de tipo social y económico que dependiendo de la magnitud provocan una espiral de afectaciones a la población.

Tabla 57. Efecto de los paros.

Efectos sociales	Efectos económicos
1. Desempleo (no sólo afecta a los parados sino a la población completa).	1. Inflación (alza de precios) por el desequilibrio existente entre la producción y la demanda.
2. Desabastecimiento de productos en los diferentes puntos del país.	2. Afectación al comercio y producción.
3. Imposibilidad de circular por las vías obstruidas.	3. Disminución de los ingresos.
4. Afectación a la ejecución de proyectos debido a la escasez de materiales en las regiones y centros urbanos.	4. Para el estado disminuye la recaudación de impuestos.
5. Violencia.	5. Pérdida económica para propietarios de bienes perecibles por su descomposición del producto.
6. Pérdidas humanas.	6. Daños a los bienes públicos y privados.
	7. Retraso en el pago de cuentas (fletes).
	8. Altos costos para los importadores que han tenido que almacenar la mercancía por más tiempo del normal.

Elaborado por: Benítez J.

Acotando a lo anteriormente mencionado, impedir el desplazamiento de bienes dificulta la economía, el transporte es de importancia absoluta dentro de la cadena logística el hecho de paralizarse los efectos se trasladan a la población local debido a que perderán acceso a sus necesidades básicas, comenzaran a sentir el desabastecimiento de productos de primera necesidad, las estaciones de servicio se quedarían sin combustible entre otras las que ya se mencionaron.


SOLUCIÓN DE CONFLICTOS


“La negociación es el proceso a través del que dos o más partes intentan conseguir sus objetivos y manejar sus conflictos con compromisos y acuerdos (...), todos los gobiernos se basan en la ley (considerada más o menos justa) y en su aplicación efectiva (considerada más o menos dura)” (Mussolclub.com, 2017, pág. 1)

Todo tipo de conflicto y en particular los gobiernos recurren a un proceso para llegar a un acuerdo:

- **Definir el problema:** Buscar las causas que originan la situación problemática.
- **Analizar las causas:** Analizar el porqué del conflicto ayudara a encontrar la solución.
- **Definir objetivos para actuar:** Tener claro lo que se quiere alcanzar.
- **Generar alternativas:** Buscar formas de resolución del conflicto.
- **Elegir las alternativas apropiadas:** Identificar cuál es la forma más adecuada de actuar
- **Poner en práctica la solución elegida:** Llevar a la práctica eligiendo la manera más adecuada.
- **Evaluar los resultados:** las consecuencias de las acciones dirán si la resolución del conflicto ha sido positiva o no

7.8 ANEXO 8. Entrevista

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI**
COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL




ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR OCE'S Y REPRESENTANTES DE LOS DIFERENTES ORGANISMOS ESTATALES Y PRIVADOS DE ECUADOR Y COLOMBIA.

El presente instrumento pretende obtener información de los actores involucrados directamente en el comercio binacional, solicitando comedidamente contestar el cuestionario cuyo objetivo es: Evaluar los efectos económicos de la paralización del transporte en Colombia en el intercambio comercial colombo-ecuatoriano por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán periodo 2015-2016. El mismo tiene fines netamente académicos como parte del trabajo final de titulación, para lo cual se guarda reserva y confidencialidad en la información proporcionada.

Nombre: Oscar Ruano D

Cargo: Representante Fenal Tiempo de actividad: 6 años

1. ¿Qué panorama mantiene sobre el comercio binacional entre Ecuador y Colombia?
Somos dependientes el uno del otro; el comercio con Colombia es fuerte pero en el mayor del caso deficitario pero de parte de la Zona 1 hay potencial de productos de Export.
2. ¿Qué problemas considera usted son los que afectan al comercio exterior de Ecuador con Colombia, conociendo que las exportaciones ecuatorianas en los últimos años han caído y también no se han diversificado, al mismo tiempo que las importaciones provenientes del vecino país crecen?
El tipo Cambio ha hecho retroceder en las exportaciones y cuando se negocia con Colombia solo es en cuestión de precio y no en Calidad. ellos no exigen calidad solamente precio.
3. ¿En cuanto al Paro del Transporte en Colombia sucedido entre junio y julio del 2016 que efectos pudo palpar desde su sector o actividad?
El paro durante ese año se tiene un descenso abrupto no fue un tema relacionado con nuestro país, la producción Ecuatoriana se va enviando por vía marítima y nuestro competidor directo SAM NIGUE con el CEBAF se hace los trámites más rápido.
4. ¿Durante el Paro del Transporte en Colombia que medidas o posiciones adoptaron?
¿Tuvieron acercamiento con las autoridades o gremios nacionales e internacionales para solucionar el conflicto?
Intervención directa de la Cancillería, ministerio de Comercio Exterior y la oficina comercial en Bogotá, tratando de negociar para que se resolviera y no siga ocurriendo y luego informó la CAN.
5. ¿Usted tiene conocimiento si la ACC (Asociación Colombia de Camioneros) informó previamente al organismo competente de Colombia sobre la suspensión del servicio, como lo estipula el Art. 8 de la Decisión 467 de la CAN?
Todo fue una sorpresa y creo que esto no se comunicó con la finalidad de hacer tambalear la estabilidad de los gobiernos.

 **PRO ECUADOR**
INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES
ZONA 1

6. ¿Mediante que institución u organismo de Ecuador o Colombia se puede asistir para solucionar los paros en Colombia?

Por temas protocolarios intervienen las embajadas y cónsules para ir solucionando conversatorios. Se manejan actos protocolarios y se maneja una hoja de ruta. Luego el M. Comercio de E y Col solucionar y ver que no se mitigue los impactos.

7. ¿Qué acciones propondría en el caso de presentarse otro paro el mismo que incide de manera negativa en el transporte de carga por carretera en la frontera ecuatoriano-colombiano?

Hay dos opciones o un plan B haciendo uso de rutas Marítimas y Ferreas como CEBAF SAN MIGUEL.

¡Agradezco su colaboración!

Oscar Ruano

062960299

orruano@proecuador.gob.ec

Cap. Jorge Clavijo

7.9 ANEXO 9. Investigación de campo-fotografías



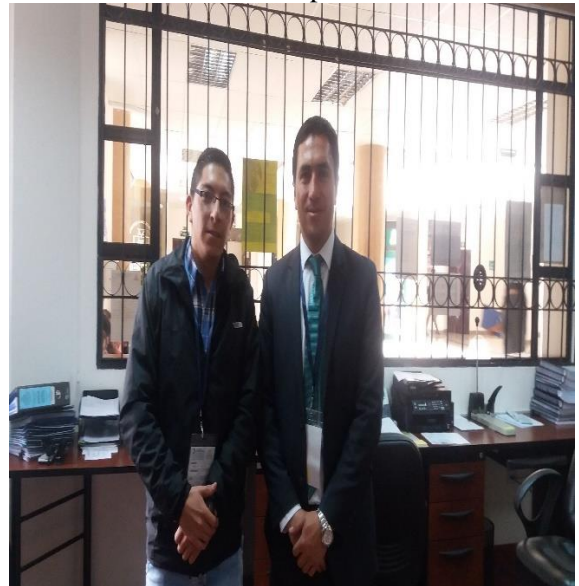
Ing. Patricio Rodríguez
Representante de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi (ATPC).



José Orlando Gil M.
Delegado del Gobierno de Colombia ante la Cámara de Comercio de Ipiales.



Ing. Oscar Ruano
Representante de Pro-Ecuador



Dr. Camilo Andrés Torres
Nacionales de Colombia (DIAN)- Director DIAN Ipiales



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION COMERCIAL INTERNACIONAL

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: JOHANN MAURICIO BENITEZ CASTRO
NIVEL/PARALELO: EGRESADO

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401734223
PERIODO ACADÉMICO: ABRIL - AGOSTO 2018

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

EL INTERCAMBIO COMERCIAL COLOMBO - ECUATORIANO, DIRECCION DISTRITAL DE ADUANAS TULCAN Y LOS EFECTOS DE LA PARALIZACION DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA, PERIODO 2015 - 2016

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. MILENA DEL ROCIO GUTIERREZ VILLARREAL
LECTOR: MSC. LUIS ARTURO VELA CEPEDA
ASESOR: MSC. JOSE EDISON CAZA GUEVARA

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 2 **AULA:** 105
FECHA: jueves, 19 de julio de 2018
HORA: 11H00


Obteniendo las siguientes notas:

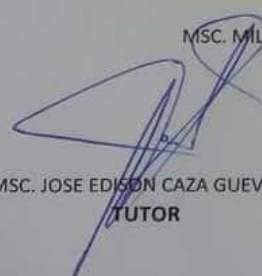
1) Sustentación de la predefensa:	6,80
2) Trabajo escrito	2,60
Nota final de PRE DEFENSA	9,40


Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el jueves, 19 de julio de 2018


MSC. MILENA DEL ROCIO GUTIERREZ VILLARREAL
PRESIDENTE


MSC. JOSE EDISON CAZA GUEVARA
TUTOR


MSC. LUIS ARTURO VELA CEPEDA
LECTOR



Adj.: Observaciones y recomendaciones