

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

Trabajo de fin de carrera titulado:

**“APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS Y SU IMPACTO EN EL
TRANSPORTE DE CARGA PESADA ECUADOR-COLOMBIA CASO DE
ESTUDIO TULCÁN-IPIALES, PERÍODO 2014-2016.”**

Realizado por:

PATRICIA GABRIELA MOREIRA INTRIAGO

Directora del proyecto:

Msc. DIEGO HERRERA

Como requisito para la obtención del título de:

**MAGISTER EN COMERCIO CON MENCIÓN EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Quito, enero de 2018

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, PATRICIA GABRIELA MOREIRA INTRIAGO, con cédula de identidad 1719822981, declaro bajo juramento que el trabajo aquí desarrollado es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento. A través de la presente declaración, cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa institucional vigente.

PATRICIA GABRIELA MOREIRA INTRIAGO

C.C.: 171982298-1

DECLARATORIA

El presente trabajo de investigación titulado:
**“APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS Y SU IMPACTO EN EL
TRANSPORTE DE CARGA PESADA ECUADOR-COLOMBIA CASO DE
ESTUDIO TULCÁN-IPIALES, PERÍODO 2014-2016.”**

Realizado por:
PATRICIA GABRIELA MOREIRA INTRIAGO

Como Requisito para la Obtención del Título de:
**MAGISTER EN COMERCIO CON MENCIÓN EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Ha sido dirigido por el profesor
DIEGO HERRERA

Quien considera que constituye un trabajo original de su autor

DIEGO HERRERA
DIRECTOR

DEDICATORIA

El presente trabajo va dedicado a mi esposo, mi compañero de vida con quien comparto este logro ya que gracias a su apoyo constante y amor incondicional ha sido fuente de sabiduría, calma y consejo en todo momento.

A mi mami quien ha sido mi consejera y el pilar principal que me impulsó a continuar con mi desarrollo profesional.

A mis hermanos quienes son mis amigos incondicionales y siempre me han brindado su apoyo y cariño en todos los aspectos de mi vida.

A mis sobrinas quienes con su sonrisa e inocencia alegran todos los días de mi vida.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por permitirme culminar un ciclo más en mi vida profesional.

A mi mamá, por sus consejos y apoyo incondicional en todas las etapas de mi vida.

A mi esposo por siempre motivarme a conseguir mis objetivos, por su amor y apoyo incondicional.

A la universidad y los docentes por la oportunidad de expandir mis conocimientos y ser una mejor profesional.

A mi tutor, por compartir sus conocimientos y guiarme con sabiduría para culminar este trabajo.

RESUMEN

La finalidad primordial de la presente investigación fue evaluar la medida tomada por el gobierno ecuatoriano al implementar las salvaguardias, la afectación que este tuvo en el desarrollo del transporte internacional de carga pesada tomando como caso de estudio los procesos comerciales en la zona fronteriza entre Ecuador-Colombia para lo cual se utilizó la investigación de campo a través de entrevista y encuestas a los representantes legales de las empresas que realizan transporte internacional de carga por carretera; lo cual permitió demostrar la inconformidad que existió con la aplicación de esta medida ocasionando un efecto desfavorable en este sector.

Es evidente que el factor principal que intervino para que el gobierno central ejecutara esta medida fue con el objetivo de aplacar el déficit en su balanza de pagos a consecuencia de la caída del precio del petróleo; el principal producto de exportación del país y que representa casi la mitad de los ingresos por ventas al exterior. Adicionalmente factores como la apreciación del dólar y las devaluaciones de las monedas de socios comerciales del Ecuador como en este caso se encuentra Colombia.

Con la finalidad de mejorar esta situación desfavorable en el sector del transporte se propone incentivar la consolidación de las empresas ecuatorianas y a su vez implementar un sistema tecnológico para mejorar la operatividad en los controles y de esta manera ganar representatividad frente al país vecino y convertir este modo de transporte en el preferido para importaciones y exportaciones de los dos países.

Palabras claves: Salvaguardias, Transporte internacional de carga pesada, Importaciones, Exportaciones, Comunidad Andina.

SUMMARY

The primary purpose of the investigation was the measure taken by the Ecuadorian government to implement the safeguards, the impact that the development of international heavy cargo transportation had as the case study of the commercial processes in the border area between Ecuador and Colombia for which uses field research through interviews and surveys with the representatives of the companies that carry out the international transportation of cargo by road; This shows the dissatisfaction that exists with the application of this measure, causing an unfavorable effect in this sector.

It is evident that the main factor that intervened for the central government to operate this measure was with the objective of appeasing the deficit in its trade balance of payments as a result of the fall in the price of oil; The country's main export product, which accounts for almost half of sales revenues abroad. Supplements such as the appreciation of the dollar and the devaluations of the currencies of Ecuador's trading partners, as in this case, is Colombia.

In order to improve this unfavorable situation in the transport sector, it is proposed to encourage the consolidation of Ecuadorian companies and, at the same time, to implement a technological system to improve the operation of the controls and thus gain representativeness with the neighboring country and convert this mode transportation in the preferred for imports and exports of the two countries.

Keywords: Safeguards, International heavy cargo transportation, Imports, Exports, Andean Community.

ÍNDICE

Fase 1: El problema de investigación	12
<i>1. Planteamiento del problema</i>	12
1.1 Formulación del problema	14
1.2 Sistematización del problema	14
1.3 Objetivo general	14
1.4 Objetivos específicos	15
1.5 Justificación	15
1.6 Identificación y caracterización de variables	16
1.6.1 Variable dependiente	16
1.6.2 Variable independiente	16
<i>2. El Método</i>	16
2.1 Nivel de estudio	16
2.2 Modalidad de investigación	17
2.3 Método	18
2.4 Población y muestra	18
2.5 Operacionalización de las variables	20
2.6 Selección instrumentos de investigación	21
2.7 Validez y confiabilidad de los instrumentos	21
<i>3. Aspectos administrativos</i>	21
3.1 Recursos humanos	21
3.2 Recursos técnicos y materiales	22
3.3 Recursos financieros	22
3.4 Cronograma de trabajo	22
Fase 2: Fundamentación teórica y diagnóstico	24
<i>1. Fundamentación teórica</i>	24
1.1 Marco conceptual	24
1.2 Marco teórico	29
1.3 Marco Referencial	47
1.4 Marco legal	48
<i>2. Diagnóstico</i>	56
2.1 Ambiente externo	56

2.2	Ambiente interno _____	62
3.	<i>Investigación de campo</i> _____	64
3.1	Elaboración de los instrumentos de campo _____	64
3.2	Recolección de datos _____	67
3.3	Procesamiento análisis e interpretación _____	67
	Fase 3: Validación del Proyecto de Investigación y Desarrollo _____	79
1.	<i>Resumen de observación</i> _____	80
2.	<i>Inducción</i> _____	80
3.	<i>Hipótesis</i> _____	81
4.	<i>Probar la hipótesis por experimentación</i> _____	82
6.	<i>Evaluación financiera</i> _____	91
7.	<i>Conclusiones y recomendaciones</i> _____	95
8.	<i>Bibliografía</i> _____	98
9.	<i>Anexos</i> _____	103

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Proceso de Exportación	41
Ilustración 2. Producto Interno Bruto (PIB)	57
Ilustración 3. Evolución de la Inflación en el Ecuador 2013-2016	58
Ilustración 4. Balanza Comercial No petrolera 2013-2016	59
Ilustración 5. Principales productos exportados por Ecuador a Colombia.....	62
Ilustración 6. Características del transporte internacional de mercancías por Carretera	63
Ilustración 7. Integrante de una Federación o Asociación.....	67
Ilustración 8. Selección de Federación o Asociación	68
Ilustración 9. Causas de las medidas de salvaguardia	69
Ilustración 10. Conocimiento de las medidas de salvaguardia	69
Ilustración 11. Aceptación de las medidas de salvaguardia	70
Ilustración 12. Afectación de las salvaguardias.....	71
Ilustración 13. Efectos de las salvaguardias	71
Ilustración 14. Afectación en el transporte pesado.....	72
Ilustración 15. Reajuste en el sector del transporte pesado	73
Ilustración 16. Tipo de transportista	74
Ilustración 17. Medidas en Tulcán	74
Ilustración 18. Factores de impedimento.....	75
Ilustración 19. Eje para el desarrollo	76
Ilustración 20. Problemas para realizar transporte internacional	77
Ilustración 21. Problemas para realizar transporte internacional	78
Ilustración 22. Aumento del servicio de transporte	79
Ilustración 23. Totales de las Importaciones	83
Ilustración 24. Totales de las Importaciones en CIF	84
Ilustración 25. Importaciones de cada mes en Kg.....	85
Ilustración 26. Importaciones de cada mes en CIF.....	86
Ilustración 27: Totales de las Exportaciones en Kg	87
Ilustración 28. Totales de las Exportaciones en CIF	88
Ilustración 29. Exportaciones de cada mes en Kg	88
Ilustración 30. Exportaciones de cada mes en Kg	90
Ilustración 32. Balanza Comercial en CIF.....	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Canales de distribución método directo	36
Tabla 2. Canales de distribución método indirecto	37
Tabla 3. Sobretasas Arancelarias Aplicadas a Bienes y Productos	60
Tabla 4. Totales de las Importaciones en cantidad y valor CIF	82
Tabla 5. Totales de las Importaciones en Kg.....	83
Tabla 6. Totales de las Importaciones en CIF	84
Tabla 7. Totales de las Exportaciones en cantidad y valor CIF	87
Tabla 8. Totales de las Exportaciones en Kg	87
Tabla 9. Totales de las Exportaciones en CIF	88
Tabla 10. Balanza Comercial en CIF.....	92
Tabla 11: Ingreso Total Anuales por Fletes.....	94

FASE I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del problema

El transporte internacional en la actualidad tiene un papel preponderante y estratégico en el desarrollo de la economía de las naciones y del comercio entre estados, independientemente del nivel de progreso socio-económico que estas tengan, es así, que este tipo de transporte de mercancías por carretera dentro de la región andina constituye uno de los mecanismos para la consolidación del espacio económico subregional (Canitrot & García, 2012).

A esto se suma las buenas relaciones comerciales entre Ecuador y Colombia que han mantenido un constante crecimiento. Como miembros de la Comunidad Andina de Naciones, uno de los beneficios obtenidos es que los productos ecuatorianos y colombianos ingresan con arancel cero, y al existir ventajosamente cercanía entre dos ciudades donde existe mayor flujo del transporte de mercancías los costos de fletes son significativamente más bajos.

El transporte por vía terrestre sigue siendo uno de los principales ejes del comercio intrarregional en América Latina. Más del 80% del movimiento de personas y 60% del movimiento de carga de la región se efectúa por medio de la red de caminos. En el caso de la Región Andina, el 50% del transporte total se efectúa por camión y según ciertos indicadores, el mismo se ha caracterizado por tener mayores trabas al flujo de bienes. (OEA, 2014).

Dentro de la Región Andina, Colombia actualmente representa para el Ecuador el principal mercado para el comercio exterior mediante transporte internacional de mercancías por carretera, esto debido a que Colombia posee una de las economías con mayor poder adquisitivo de la región que le permite establecer relaciones comerciales de dependencia con otros países como Ecuador, sin desmerecer que también posee una de las zonas de integración fronteriza más importantes lo que lo convierte en un mercado muy atractivo.

La aplicación de medidas de salvaguardia es una de las tres clases de medidas de carácter urgente, provisional y especial para la protección del Comercio Internacional a las que pueden apelar los Países Miembros de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Estas pretenden el equilibrio de la economía de los países que las implementan, cuando situaciones muy puntuales afectan el comportamiento de la Balanza de Pagos. Estas situaciones puntuales pueden tener origen multifactorial, pero un factor común es el incremento de las importaciones de ciertos productos que potencialmente podrían ocasionar efectos desfavorables a un sector productivo nacional del país importador (Mendoza, 2016).

En el Ecuador las salvaguardias fueron implementadas desde el 13 de marzo de 2015 a un tercio de sus importaciones, es decir, se aplicó a 2 961 partidas arancelarias (Ministerio de Comercio Exterior, 2016), con el objetivo de aplacar el déficit en su balanza de pagos a consecuencia de la apreciación del dólar, las devaluaciones de las monedas de socios comerciales del Ecuador, y de la caída del precio del petróleo, el principal producto de exportación del país y que representa casi la mitad de los ingresos por ventas al exterior de petróleo. En el marco de la implementación de las medidas de salvaguardia conviene indicar que el precio del barril de petróleo a finales del año 2014 registró un valor de USD 105,24 y a principios del 2015 disminuyó hasta alcanzar un valor de USD 47,49 (Paguay, 2015).

La misma fuente señala que estas salvaguardias se caracterizan por ser temporales y no discriminatorias, con monitoreo permanente, cuya finalidad fue reglamentar el nivel general de importaciones. La justificación para la implementación fue la protección a la industria nacional y equilibra tanto la balanza comercial, como la balanza de pagos, ya que se tenía más importaciones que exportaciones. En este sentido, otro significativo factor fue el encarecimiento o aumento de precio de las exportaciones ecuatorianas ante los socios comerciales de la región por la apreciación del dólar y la devaluación de las monedas de países como Colombia y Perú, situación que estimula la salida o fugas de divisas en virtud de que las importaciones y compras internacionales son más económicas (abaratan) para el mercado ecuatoriano (Paguay, 2015).

Las medidas expuestas afectan directamente al transporte internacional de mercancías por carretera, ya que este sector permite que los bienes y productos que son importados,

sean trasladados desde el punto de origen hacia los destinos finales que son los consumidores; lo mismo ocurre con la producción interna tanto industrial como comercial ya que los vehículos de transporte son los que movilizan los bienes de consumo a los distintos mercados del país.

1.1 Formulación del problema

¿Las medidas de salvaguardias implementadas por el gobierno ecuatoriano impactaron desfavorablemente, operativa y financieramente, la participación productiva en las cadenas de distribución de bienes importados al sector del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional entre la República Ecuador y la República de Colombia?

1.2 Sistematización del problema

- ¿Cuáles son los títulos habilitantes¹ que necesitan las operadoras de transporte internacional para el intercambio de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia?
- ¿Cuál es la balanza de pagos entre Ecuador y Colombia?
- ¿Cuál es el impacto operativo y financiero en el sector del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera?

1.3 Objetivo general

Determinar el impacto de la aplicación de las salvaguardias en el transporte de carga pesada entre la República de Ecuador y la República de Colombia (Tulcán-Ipiales) para el periodo 2014-2016.

¹ Son documentos habilitantes de transporte terrestre internacional, los cuales se otorgarán a las operadoras, camiones, tracto camiones, remolques y semiremolques para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

1.4 Objetivos específicos

- Fundamentar los aspectos teóricos, legales y operativos del transporte internacional de mercancías por carretera, para conocer el contexto jurídico y técnico del tema, a través, del análisis legal y bibliográfico.
- Realizar un análisis comparativo de la Balanza Comercial Bilateral en el marco del intercambio comercial internacional entre las Repúblicas de Ecuador y Colombia para el periodo 2014-2016, para identificar el comercio entre estos dos países.
- Determinar el comportamiento operativo y financiero del sector-transporte internacional de mercancías por carretera en el marco del flujo comercial entre las Repúblicas de Ecuador y Colombia para el periodo 2014-2016, con el fin de conocer el impacto que se ha tenido, a través de la evaluación financiera.

1.5 Justificación

Históricamente los principales pilares que han sustentado la economía del país se han relacionado con la exportación de petróleo, el ingreso de remesas de los migrantes y las exportaciones de productos insignias de la economía ecuatoriana tales como el banano, cacao, camarón, atún y flores; en el Ecuador el transporte internacional de mercancías por carretera ha constituido una de las actividades más importantes en su dinámica económica. Esta actividad además de fortalecer la integración económica regional juega un papel muy importante en el comercio exterior, convirtiéndose en el objetivo principal de esta investigación para determinar si su aporte productivo a la dinámica económica nacional ha sido afectado por la implementación de las salvaguardias a partir del año 2015 y si estas son responsables del comportamiento de la balanza comercial bilateral entre Ecuador y Colombia.

Las diferentes políticas económicas adelantadas por los Estados, pueden representar ventajas o todo lo contrario y la presente investigación pretende identificar en particular las dificultades que puedan existir en Ecuador respecto de las diversas restricciones que existen al momento de exportar e importar productos, derivadas de políticas adelantadas por el Gobierno Nacional.

El presente proyecto de investigación está orientado a evaluar la implementación de las salvaguardias y la afectación que estas han tenido en el desarrollo del transporte internacional de carga pesada por carretera en el Ecuador, tomando como caso de estudio los procesos comerciales adelantados en la zona fronteriza entre Ecuador-Colombia, considerando las realidades locales y nacionales. Esta evaluación partirá de un diagnóstico actual de la situación del sector transporte internacional de carga pesada por carretera en el Ecuador, considerando los ámbitos relacionados con institucionalidad, infraestructura, transporte, comercio exterior, entre otros.

1.6 Identificación y caracterización de variables

1.6.1 Variable dependiente

- Impacto en el transporte de carga pesada

1.6.2 Variable independiente

- Aplicación de las salvaguardias

1.7 Novedad y/o innovación

Proponer un sistema inteligente de transporte que permita reducir tiempos y costos a los transportistas al momento de cruzar la frontera. Este sistema contará con detectores laser para reconocimiento de placas, peso y clasificación de tipo de vehículo lo que elevará el nivel de productividad y eficiencia en el transporte de carga pesada.

2. El Método

2.1 Nivel de estudio

De acuerdo a la naturaleza del tema de investigación, ésta fue conceptualizada como una investigación descriptiva, al respecto Arias (2012) define a la investigación descriptiva como aquella que consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno,

individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. En este sentido se analizó la situación previa que originó la implementación de las medidas de salvaguardia por parte del gobierno ecuatoriano, el comportamiento económico derivado de esta implementación y la incidencia sobre el sector del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional entre la República Ecuador y la República de Colombia.

En este orden de ideas también se consideró como una Investigación exploratoria, las cuales son las investigaciones que pretenden dar una visión general, de tipo aproximativo, respecto a una determinada realidad. Este tipo de investigación se realizó especialmente cuando el tema elegido ha sido poco explorado y reconocido, y cuando más aún, sobre él, es difícil formular hipótesis precisas o de cierta generalidad. Suele surgir también cuando aparece un nuevo fenómeno que por su novedad no admite una descripción sistemática o cuando los recursos del investigador resultan insuficientes para emprender un trabajo más profundo (Metodología de la Investigación, 2011).

Esta investigación parte de información referente al sector de transporte de carga pesada internacional por carretera entre Ecuador con Colombia, la implementación de las salvaguardias y de esta manera ha permitido comprender la magnitud de los problemas fronterizos principalmente de la medida adoptada por el gobierno aplicando las salvaguardias y el impacto que este tuvo en el sector de transporte pesado.

2.2 Modalidad de investigación

2.2.1 Investigación Documental

Este estudio fue de tipo documental, y según Arias (2012) es un proceso fundamentado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como toda investigación, su propósito fue el aporte de nuevos conocimientos.

A este respecto, se consultaron fuentes institucionales, académicas y reportes estadísticos que permitieron un análisis del estado actual del conocimiento sobre el tema

objeto de estudio con miras a fijar posturas sobre la incidencia de las medidas aplicadas para resguardar la economía nacional a través de las medidas de salvaguardia.

2.2.2 Investigación De Campo

La presente investigación se conceptualizó como una investigación de campo en virtud de que a través de la recolección de datos de manera directa de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), no pretendió manipular o controlar variable alguna, en otras palabras, el investigador consiguió la información necesaria sobre el tema objeto de estudio sin alterar las condiciones existentes (Arias, 2012, pág. 31).

2.3 Método

2.3.1 Método deductivo

A efectos de adelantar la presente investigación se emplearon procedimientos del método científico como el deductivo. Este es un tipo de razonamiento lógico que utiliza la deducción partiendo de una conclusión respecto a una premisa particular, en otras palabras, considerada una generalización, se infieren las características.

2.3.2 Método Análisis-Síntesis

Se consideró el uso del método análisis-síntesis porque se fundamentó en la separación de las partes de un problema con la finalidad de analizarlas y estudiarlas individualmente (Análisis), y los componentes de elementos diseminados para estudiarlos en su conjunto. (Síntesis)

2.4 Población y muestra

Arias (2012) define a la población como:

“Un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Ésta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio”.

La misma fuente define a la muestra como un subconjunto representativo y finito que se extrae de la población accesible, en este orden de ideas se presenta la fórmula que se considerará para la presente investigación.

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N-1)) + k^2 * p * q}$$

N: es el tamaño de la población o universo

N: 145 (Operadoras nacionales y colombianas registradas para poder realizar transporte internacional de mercancías por carretera).

k: es una constante que depende del nivel de confianza que asignemos.

Los valores k más utilizados y sus niveles de confianza son:

K	1,15	1,28	1,44	1,65	1,75	1,96	2	2,58
Nivel de confianza	75%	80%	85%	90%	92%	95%	95,5%	99%

Se ha seleccionado un nivel de confianza del 92% debido al alcance de la investigación y la cantidad de empresas a las que se podrá llegar teniendo una confiabilidad aceptable para estudio.

e: es el error muestral deseado.

p: es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio.

q: es la proporción de individuos que no poseen esa característica, es decir, es 1-p.

n: es el tamaño de la muestra.

A continuación se presenta el cálculo de la muestra:

$$n = \frac{1.75^2 * 0.5 * 0.5 * 145}{(8^2 + (145 - 1) + 1.75^2 * 0.5 * 0.5)}$$

n= 66

2.5 Operacionalización de las variables

VARIABLE	DEFINICIÓN OPERACIONAL	TIPO	CLASIFICACIÓN	INDICADOR CATEGÓRICO	ESCALA DE MEDICIÓN
Aplicación de las salvaguardias	Medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador.	Dependiente	Cualitativa Continua	Grado I: Medidas de carácter urgente, provisional y especial Grado II: Protección del comercio (apreciación del dólar y la devaluación de las moneda)	Encuesta
Impacto en el transporte de carga pesada	transporte de mercancías por carretera dentro de la región andina constituye uno de los mecanismos para la consolidación del espacio económico subregional	Independiente	Cualitativa Continua	Mercancías por carretera	Encuesta

Fuente: Autor de la investigación

2.6 Selección instrumentos de investigación

La encuesta es un procedimiento que permite explorar distintas cuestiones que no se las conoce y al mismo tiempo obtener esa información de un número considerable de personas.

Esta investigación pretendió mediante la encuesta medir las opiniones de los transportistas respecto a la aplicación de las salvaguardias; en este caso concreto: conocer si les afectó o no y qué medidas podrían ellos tomar para reactivar la frontera Tulcán – Ipiales.

De la misma manera, mediante la entrevista que se realizará al gerente de una Operadora de Transporte Internacional se podrá evaluar los costos de fletes y a su vez los ingresos totales que obtuvieron en los años 2014 al 2016.

2.7 Validez y confiabilidad de los instrumentos

La investigación requirió la aplicación de un instrumento para el levantamiento de la información que fue necesario para determinar los hallazgos que resultaron de acuerdo con las circunstancias. Se estimó conveniente la aplicación de una encuesta (ver el formato en el punto 3.1 de la fase 2), en virtud de que es una herramienta técnica que procura conseguir la información que pueda suministrar la muestra seleccionada.

Se aplicó además una prueba piloto de carácter preliminar a un reducido grupo, el cual no conforma parte de la muestra, pero que tuvo características similares, con el propósito de determinar la validez, corregir alguna debilidad y preparar definitivamente la versión del instrumento.

3. Aspectos administrativos

3.1 Recursos humanos

El equipo de trabajo está conformado por: Un investigador principal (alumna de la UISEK), quien es la persona responsable de realizar el proyecto de investigación y a su vez contará con la colaboración de servidores de la Agencia Nacional de Tránsito,

específicamente del área de transporte internacional; quienes cooperarán con información relevante sobre las operadoras habilitadas para realizar transporte internacional y títulos habilitantes, información que ayudará al avance y cumplimiento de los objetivos.

3.2 Recursos técnicos y materiales

- Paquete Microsoft Office
- Computador portátil
- Memoria
- Datos de prensa
- Resmas de papel
- Copias
- Libros de consulta
- Prensa

3.3 Recursos financieros

Detalle	Valor
Movilización	\$100,00
Impresiones	\$30,00
CDS	\$5,00
Internet	\$30,00
Alimentación	\$50,00
Material de consulta	\$20,00
TOTAL	\$235,00

Elaborado por: La autora

3.4 Cronograma de trabajo

Actividades	mes	Sep-17				Oct-17				Nov-18				Dic-17				Ene-18				Feb-18			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4	10	11	12
Desarrollo del plan de tesis																									
Revisión de plan de tesis y correcciones																									
Aprobación plan de tesis																									
Investigación bibliográfica																									
Capítulo I Presentación del problema																									
Capítulo II Fundamentación teórica																									
Capitulo III Validación del proyecto de investigación y desarrollo																									
Revisión y correcciones																									
Conclusiones y recomendaciones																									
Revisión final y correcciones																									
Defensa																									

Elaborado por: La autora

Fase 2: Fundamentación teórica y diagnóstico

1. Fundamentación teórica

1.1 Marco conceptual

- **Transporte Internacional de Mercancías por Carretera:** Al respecto Enríquez Aldás (2015) citando a la Decisión 399 de la CAN del año 1997, define al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, como el porte de mercancías que, amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

Analizada la fuente anterior se puede definir esta actividad como el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

- **CAN:** (Comunidad Andina de Naciones) comunidad de países que se unieron voluntariamente con el objetivo de alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana.
- **Aduana de Cruce de Frontera:** Aquella ubicada en los cruces de frontera habilitados por los Países Miembros, que no siendo aduana de partida ni de destino, interviene en el control de las mercancías transportadas, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que se encuentran en operación de transporte o de tránsito aduanero internacional.

- **Cruce de Frontera:** Es el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.
- **Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC):** Es el documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.
- **Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF):** Es la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.
- **Certificado de Idoneidad:** Es el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente.
- **Certificado de Habilitación:** Es el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.
- **Principios del Transporte:** Enríquez Aldás (2015), citando a Ginés Rus (2003), menciona los 10 principios del transporte que se señalan a continuación:
 - Tecnología de producción: infraestructura y servicios: La industria del transporte ampara dos actividades: la construcción y operación de infraestructuras; y la producción de servicios, que utilizan la infraestructura como: puertos,

aeropuertos, ferrocarriles y carreteras, para operar sus embarcaciones, aviones, trenes, camiones y automóviles, entre otros.

- El tiempo de los usuarios como “INPUT”: Cada modalidad de transporte procura generar ventajas sobre los otros, condicionando así la demanda: los productos perecederos, como las flores emplean la vía aérea, mientras el café y el petróleo utilizan el medio marítimo.
- Carácter no almacenable e indivisible de los servicios: La demanda de servicios de transporte presenta ciclos de variabilidad temporal por preferencia variable de los usuarios.
- Inversión óptima en infraestructura: Una infraestructura de transporte tiene capacidad limitada, valorada por el máximo número de usuarios que la pueden utilizar conjuntamente al mismo tiempo.
- Competencia ilimitada y necesidad de regulación: El número de empresas que ofrecen y prestan los servicios, suele ser restringido y el producto habitualmente resulta diferenciado.
- Efectos de red: este se traduce en economías de costos, al incrementar la cantidad de usuarios se favorece la reducción en los tiempos de espera, y en la obtención de economías de escalas.
- Externalidades negativas: Entre estas se tiene los efectos antrópicos de la actividad del sector transporte derivada del consumo de combustibles fósiles.
- Costos del productor, del usuario y sociales: Se generan tres tipos de costos: los del productor, los de los usuarios y los externos. La toma de decisiones de cómo deben cancelarse estos costos representa es una de las más significativas dentro de la política económica del transporte.
- Obligaciones asociadas al carácter de servicio público: El transporte es un servicio público básico, y frente al transporte privado, el transporte público masivo se basa en criterios de equidad, impulsa y facilita la redistribución del ingreso, y disminuye la congestión. Pueden compensarse rutas deficitarias con rutas rentables, y también pueden concederse directamente subvenciones a empresas a través de fondos oficiales para prestar servicios económicamente no rentables, pero socialmente indispensables.

- **Organización del transporte pesado en el Ecuador**

Bastidas, J. (2015), citado por Enríquez Aldás (2015) sostiene que el transporte pesado en el país este sector:

Está organizado de la siguiente manera: Federación Nacional de Transporte Pesado, Cámara de Transporte del Ecuador, Federaciones de Transporte provinciales, Asociación de transporte pesado provinciales, Empresas de Transporte de Carga Pesada, Cooperativas de transporte de Carga pesada, Compañías de transporte de carga pesada, Socios o accionistas y transportistas individuales que dan servicios a sus clientes sin ningún tipo de afiliación.

- **Incoterms aplicables al transporte por carretera**

Los Incoterms permiten establecer la responsabilidad de la cancelación del servicio de transporte internacional, conjuntamente establece las responsabilidades en la oportunidad de ocurrencia de siniestros durante la movilización de las mercancías hasta su destino. El transporte por carretera maneja los siguientes términos de negociación:

- **EWX:** el exportador entrega las mercancías en las instalaciones al importador.
- **FCA:** El exportador es responsable de colocar la mercancía en un medio de transporte seleccionado por el importador pero en el país de origen.
- **CPT:** El exportador cancela el transporte principal, pero su responsabilidad finaliza desde el momento que entrega las mercancías al transportista.
- **CIP:** El exportador cancela el transporte principal y el seguro hasta el punto de destino, pero su responsabilidad culmina en el momento que entrega las mercancías al transportista.
- **DAP:** El exportador cancela todos los costos, incluyendo el transporte principal y el seguro, los riesgos son asumidos hasta que la mercancía sea entregada a disposición del importador en un vehículo listo para ser descargado.
- **DDP:** El Exportador asume todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino.

- **Actores que intervienen en la operación de transporte por carretera.**
 - Aduana de Destino
 - Aduana de Partida
 - Aduana de Cruce de Frontera
- **Documentación empleada en el transporte internacional de mercancías por carretera**

En este sentido Enríquez Aldás (2015) indica que existen tres tipos de documentos fundamentales en el servicio de transporte de mercancías por carretera, los cuales son:

- Conocimiento de embarque: contrato legal entre el consignatario y el transportista para el traslado de una mercancía hacia un destino determinado; funciona: como recibo para la mercancía, como contrato de flete y como evidencia de la propiedad de la mercancía.
 - Factura de transporte: se identifican los cargos de transporte, el origen y destino de las mercancías, cantidad y las personas involucradas.
 - Reclamaciones de carga: se realizan 2 tipos de reclamaciones al transportista; una sobre la rapidez y responsabilidad de entrega sin pérdidas ni daños, y sobrecargos la cual implica errores de facturación.
- **Documentación para Exportación:** Son documentos requeridos para exportaciones a través del uso del servicio del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional.

Entre estos se encuentran:

- Conocimiento de embarque
- Recibo de plataforma
- Instrucciones de entrega
- Declaración de exportación
- Carta de crédito
- Factura consular
- Factura comercial
- Certificado de origen
- Certificado de seguro
- Carta de transmisión.

- **Documentación para Importación:** Los documentos requeridos para las importaciones usando el servicio del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional. Entre estos se cuentan:
 - Aviso de llegada
 - Ingreso de aduanas
 - Certificado del transportista y orden de liberación
 - Orden de entrega
 - Liberación de carga

1.2 Marco teórico

Estado actual del conocimiento sobre el tema

En el contexto de la globalización económica actual, el intercambio de mercancías entre países, como razón de ser del comercio internacional, da como resultado la balanza comercial y la balanza de pagos donde se aprecia el tipo y volumen de transacciones internacionales que se han llevado a cabo en un determinado periodo.

Existen algunas teorías que explican la actividad, las causas y los efectos del comercio internacional, de las cuales analizaremos la de Adam Smith (Teoría de la ventaja absoluta); y teoría de la ventaja comparativa.

Según la teoría de Adam Smith (1780)

La ventaja absoluta es la capacidad de una persona, empresa o país para producir un bien, teniendo que usar menos factores de producción que otro. En otras palabras, es mejor que otros desarrollando la actividad en cuestión ya que incurre en costes menores. Supone que al tener mejores recursos tales como tecnología, tiempo, capital o mejor factor humano, puede producirse algo con más eficiencia. Esto hace que pueda emplearse esta medición a la hora de establecer comparaciones entre distintos productores.

De acuerdo al análisis de la fuente anterior, la base de comparación entre países parte del uso o gastos de recursos a la hora de producir un bien o servicio. Aquel que utilice

menos recursos para llevar a cabo esta acción, se entiende que tiene ventaja absoluta sobre el otro.

La ventaja comparativa de David Ricardo citado por Krugman (2010) “propone que un país debe especializarse en las actividades donde presenta más ventajas, lo cual no implica una especialización productiva en todos los bienes y servicios que manufactura con mayor ventaja que otros países”. Esta teoría es la base fundamental que explica el impulso del comercio internacional.

En el comercio internacional se observa este mismo efecto. Por su situación ventajosa en aspectos como sueldos, costes, recursos naturales y tecnología, etc., países se especializan en lo que mejor producen siguiendo las reglas de la ventaja comparativa y comercializan con otros países que se enfocan en lo que ellos mejor hacen, para el beneficio de los dos.

De acuerdo al Modelo Heckscher-Ohlin, citado por Krugman (2010) los países se especializan “en la exportación de bienes que requieren grandes cantidades de factores de producción en los que son comparativamente más abundantes; y que tienden a importar aquellos bienes que utilizan factores de producción en los que son más escasos”.

La frontera es un concepto y una realidad compleja, pero que siempre constituye un espacio de actuación compartida, escenario de una densa trama de relaciones económicas, sociales y culturales, pero un espacio cuya delimitación, por lo mismo de existir allí una relación dinámica, sólo puede ser establecida en forma aproximada y transitoria, constituyendo su esencia el carácter cotidiano de dicha relación, la heterogeneidad de situaciones que en ella se constatan, su equilibrio momentáneo, y, consecuentemente, su permanente evolución en el espacio y en el tiempo (Oliveros, 2002).

Los países de la Subregión Andina participan del esquema de integración normado por el Acuerdo de Cartagena. El objetivo de este Acuerdo es construir un espacio económico ampliado que haga perdurable un proceso sostenido de crecimiento de la capacidad subregional para producir bienes y servicios, intercambiarlos y consumirlos, pero en condiciones de eficiencia y competitividad, incorporando cada vez mayor número de actores y nuevas áreas geográficas (Oliveros, 2002).

En este sentido Egas (2009) sostiene que:

Los lazos que unen a Ecuador y Colombia trascienden las fronteras que los delimitan; no solo se trata de las relaciones de frontera en el sentido tradicional, puesto que el término frontera abarca una dimensión de espacio físico ampliado. Es decir, la frontera incluye no solo a las regiones inmediatamente contiguas a la línea demarcatoria sino a aquéllas que son afectadas en gran medida por la frontera internacional, a pesar de encontrarse algo alejado de ella.

El mismo autor Egas, señala que esta frontera en el caso de Ecuador incluye a las provincias de Orellana e Imbabura, Sucumbíos y Carchi. En Colombia se consideran los departamentos de Putumayo y Nariño, los de Caquetá y Cauca.

De esta manera, se observa que la interrelación entre ambos países no se limita a aquella que se produce en la línea de 640 km que divide a Ecuador y Colombia; se trata de un territorio mucho más extenso, que vive día a día las dinámicas de dicha interrelación y, asimismo, se ve afectada por las políticas y medidas que se toman en cualquiera de las dos naciones, puesto que el nivel de interdependencia es bastante alto.

Ecuador y Colombia firmaron el Acuerdo de Cartagena, con el cual nació la actual CAN, el 26 de mayo de 1969, junto a Bolivia, Chile y Perú mediante el cual se comprometieron a mejorar, juntos, el nivel de vida de sus habitantes mediante la integración y la cooperación económica y social (Orbes, 2014).

El 17 de enero del año 1997 se promulga la Decisión 399 por parte de la CAN, con el fin de regular el transporte internacional de mercancías por carretera entre los países miembros considerando.

“Que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena; Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior” (CAN, 1997).

En virtud del obligatorio acatamiento de la decisión 399, los países miembros están condicionados a eliminar cualquier medida que restrinja o incida en forma negativa en el normal desarrollo de las operaciones de transporte internacional (CAN, 1997)².

Exportación

La exportación puede ser entendida como los servicios o bienes de cualquier tipo que son producidos en un país y distribuidos para su compra en otro país, siendo enviados por cualquier medio ya sea este por vía marítima, terrestre o área e incluso por medios electrónicos.

Para Mercado (2011) la exportación es:

El tráfico de bienes y servicios propios de un país con el fin de ser usados o consumidos en otro país. Este tráfico puede generar numerosos y variados fenómenos fiscales dado que, cualquier producto enviado más allá de las fronteras de un país, está sometido a diversas legislaciones y puede estar sometido a acuerdos específicos que dan lugar a condiciones concretas según el país de destino (pág.147).

En base a lo anteriormente mencionado se puede decir que la exportación tiene que ver con la venta de bienes o servicios producidos en un país pero vendidos en otro mercado de manera legítima, pero para que esta exportación pueda realizarse con éxito se debe tomar en cuenta la participación de otros actores como las autoridades aduaneras tanto del país de exportación como del país de importación.

Sin embargo, el advenimiento de los pequeños oficios a través de Internet, como a través de Amazon y eBay ha evitado en gran medida la participación de las aduanas en muchos países debido a los bajos valores individuales de estos oficios. No obstante, estas pequeñas exportaciones siguen sujetas a restricciones legales aplicadas por el país exportador (Mercado, 2011).

Se debe tomar en cuenta que la exportación nace de la necesidad de satisfacer la necesidad de un país, de tal manera que otros países producen aquellos productos con una

² (Decisión 399, Artículo 4:6)

ventaja de calidad o de diversidad. De tal manera que la organización debe analizar bien el mercado en donde quiere colocar los productos y servicios, para utilizar estrategias de diferenciación, para poder competir en el mercado meta (Benavente, 2012).

Benavente (2012) considera que:

La exportación sigue siendo uno de los principales ejes de la economía los países cumple con los estándares para que sus productos se puedan comercializar es un proceso complejo, no obstante se deben considera las normas que se aplican a cada mercado en donde se destinara los productos.

Importancia de la exportación

La exportación de bienes o servicios es muy importante para cualquier país ya que ayuda a que sus empresas vayan creciendo internacionalmente y puedan impulsar las distintas marcas de los distintos bienes, esto conlleva a la potencialización de varios factores como:

Aumenta el potencial de las ventas, ya que no solo se está enfocando en el mercado local, sino que a través de la exportación se puede enfocar en varios mercados, ampliando prácticamente la cuota de mercado a nivel mundial, lo que permitirá si se tiene éxito, el incremento de la rentabilidad de la empresa exportadora (Delgado & Jiménez, 2010).

Además, las ventas de exportación a una variedad de mercados extranjeros diversos pueden ayudar a reducir el riesgo que la compañía puede ser expuesta debido a las fluctuaciones en los ciclos de negocio. También es importante porque ayuda a reducir los costos unitarios, esto se logra generalmente con la utilización más eficiente de la fábrica existente, las máquinas y el personal, de tal manera que se puede producir más sin aumentar los costos totales en la misma medida, esto tiene el efecto de reducir los costos unitarios, lo que representa una operación más productiva en general (Delgado & Jiménez, 2010).

Para Instituto Nacional del Emprendedor Mexicano (2016) menciona que:

Permiten diversificar riesgos frente a mercados internos inestables y amortiguar los efectos de problemas macroeconómicos; promueven la operación con economías a escala, de tal forma que se aprovechen mejor las instalaciones existentes y se tenga un nivel de producción que implique menores costos unitarios; son una fuente de crecimiento y consolidación de cualquier empresa si es que los mercados internos son extremadamente competitivos; posibilitan obtener precios más rentables debido a la mayor apreciación del producto y de los ingresos de la población en los mercados a los cuales se exporta; alargan el ciclo de vida de un producto; mejoran la programación de la producción; permiten equilibrarse respecto a la entrada de nuevos competidores en el mercado interno y mejoran la imagen en relación con proveedores, bancos y clientes.

Así mismo se puede mencionar que el exportar es una excelente manera de disfrutar de economías de escala con productos más globales y con una mayor aceptación en todo el mundo (en otras palabras, pueden ser utilizados en otras partes del mundo sin mucha adaptación).

Esto contrasta con los productos que deben adaptarse a cada mercado, que es costoso y requiere mucho tiempo y requiere más inversión. Cuanto más nuevo sea el producto, más amplia será la aceptación en el mundo, especialmente a los "clientes" más jóvenes, a menudo denominados "consumidores globales" (Instituto Nacional del Emprendedor, 2016).

Con el aumento de la producción y las ventas de exportación, puede lograr economías de escala y distribuir los costos en un volumen mayor de ingresos. Se reducen los costes unitarios medios y se aumenta la rentabilidad y la competitividad globales.

Las exportaciones a largo plazo pueden permitir a una empresa expandir sus instalaciones de producción para lograr un nivel económico de producción. (Esto no debe confundirse con un aumento en el rendimiento de la capacidad existente, como se mencionó anteriormente) (Delgado & Jiménez, 2010).

Métodos de Exportación

Métodos Directos de exportación

Cuando una empresa utiliza el método directo de exportación debe tomar en cuenta que se necesita de un mayor control sobre el proceso, beneficios potencialmente mayores, una relación más estrecha con el comprador y en si con el mercado extranjero. De tal manera que la compañía necesita dedicar más tiempo, personal, y recursos corporativos que se necesitan con la exportación indirecta.

Torres (2012) menciona que:

La característica de este tipo de exportación radica en que la gestión de promoción y comercialización de los productos es realizada por la propia empresa, ya sea a través de su propio departamento de comercio exterior o mediante la creación conjunta de una entidad especializada en el tema (Consortios de Exportación). Esta alternativa permite a las unidades económicas un mayor conocimiento y control sobre sus operaciones internacionales.

Cuando una empresa opta por exportar directamente a mercados extranjeros, suele hacer cambios organizativos internos para soportar funciones más complejas. Un exportador directo selecciona normalmente los mercados que desea penetrar, elige los mejores canales de distribución para cada mercado y, a continuación, realiza conexiones comerciales específicas para vender su producto.

En este contexto, se puede acotar que dentro de los canales que se puede utilizar dentro del método directo se tiene los siguientes:

Tabla 1. Canales de distribución método directo

Canales de distribución	Detalle
Agentes	Este canal es un agente intermediario, el mismo que tiene como funciones presentar muestras del producto, tomar las órdenes de compra, entregar la documentación necesaria y transmitir las ordenes. Es muy importante conocer que el agente no compra mercadería. “En general, trabaja a comisión pero no asume la propiedad de los productos ni es responsable frente al comprador”. Además este agente por lo general puede mantener la representación de diversas líneas que no compitan entre ellos es decir que no sean iguales.
Distribuidores	Este es un comerciante que adquiere los productos a las PYMES en el país de origen y luego vende las mercancías en el mercado donde opera, manteniendo un stock suficiente para su distribución. Además se hace cargo de los servicios de pre y post venta
Minoristas	La exportación se la realiza contactando directamente a los minoristas, apoyándose para la venta de catálogos, folletos o muestras para que conozcan mejor las mercancías. Es importante saber que en este canal se puede utilizar las herramientas informáticas lo ayuda a evitar gastos innecesarios por viajes, sin mencionar el ahorro que se tiene por pagos de comisiones a intermediarios.
Venta directa	Con este canal la empresa puede trasladarse o abrir una sucursal en el mercado meta para poder vender directamente al consumidor final el bien o servicio. “Esta es una alternativa útil para empresas un poco más desarrolladas, ya que exportar de esta manera requiere grandes esfuerzos de marketing”. Además de asumir actividades de envío, importación en el mercado meta, la prestación de servicios pre y post venta entre otros factores implicados.

Elaborado por: Gabriela Moreira

En general se puede decir que las exportaciones directas son cuando se comercializa, vende y se entrega los productos directamente al cliente. En el caso de servicios, se debe negociar, contratar y trabajar directamente con el cliente, evitando a los intermediarios, lo que ayudara a que la empresa exportadora pueda tener un mayor retorno de la inversión, estableciendo precios más bajos y poder ser más competitivos. A esto se suma a que se puede tener una relación directa con los clientes (Torres, 2012).

Métodos Indirectos de exportación

La ventaja principal del marketing indirecto para una empresa más pequeña es que proporciona una manera de penetrar en los mercados extranjeros sin las complejidades y los riesgos de la exportación directa. Para lo cual se debe analizar los diferentes tipos de compañías intermediarias ya que cada una ofrece ventajas distintas, y se debe analizar la que más beneficios de a la organización (West, 2014).

Oroche (2013) menciona que “la exportación indirecta, existe un operador que se encarga de alguna o todas las actividades vinculadas a la exportación, asumiendo la responsabilidad de la misma”.

Como se menciona la exportación indirecta se basa en la ayuda de intermediarios, los mismos que se clasifican en distintos tipos, que se detallan a continuación:

Tabla 2. Canales de distribución método indirecto

Canales de distribución	Detalle
Agentes de la Comisión	También denominados como agentes de compra, los mismos que son buscadores de empresas extranjeras que desean comprar productos nacionales. Estos agentes buscan obtener los artículos deseados al precio más bajo posible y los clientes extranjeros les pagan una comisión por sus clientes. En algunos casos, pueden ser agencias gubernamentales extranjeras o empresas cuasi-gubernamentales con capacidad para localizar y comprar los bienes deseados.

Empresas de gestión de exportaciones	Una EMC actúa como el departamento de exportación para uno o varios productores de bienes o servicios. Solicita y negocia negocios en los nombres de los productores que representa o en su propio nombre por una comisión, salario o retención más comisión. Algunas EMCs proporcionan un pago inmediato para los productos del productor, ya sea arreglando el financiamiento o comprando directamente los productos para la reventa. Por lo general, sólo las grandes EMC pueden permitirse comprar o financiar exportaciones.
Empresas comerciales de exportación	Este tipo de empresas facilita la exportación de bienes y servicios domésticos y puede actuar como el departamento de exportación para los productores o tomar el título del producto y exportar por su propia cuenta. Además pueden ser organizados a lo largo de líneas de múltiples o únicas industrias y pueden representar a los productores de productos competidores.
Comerciantes o re-marketing	Los comerciantes o los re-marketers compran productos directamente del fabricante, empaquetan y marcan los productos según sus propias especificaciones. A continuación, venden en el extranjero a través de sus contactos en sus propios nombres y asumen todos los riesgos para las cuentas.
Piggyback marketing	Es un acuerdo en el que un fabricante o empresa de servicios distribuye el producto o servicio de una segunda empresa. La situación más común es cuando una empresa nacional tiene un contrato con un comprador extranjero para proporcionar una amplia gama de productos o servicios.

Elaborado por: Gabriela Moreira

En general se puede mencionar que en la exportación indirecta el fabricante utiliza los servicios de diversos tipos de intermediarios de marketing internacionales independientes o de organizaciones cooperativas, que favorezcan a que el producto llegue al consumidor final. Es decir que el productor se deslinda de todos los procedimientos que se debe llevar

a cabo para exportar algún bien o servicio dejándolo todos estos aspectos a cualquier tipo de intermediario (Oroche, 2013).

Siendo este método muy utilizado por las empresas que recién están iniciando sus actividades de exportación y aquellas que no exportan en gran cantidad. Se debe tomar en cuenta que al exportar indirectamente se debe depender en gran medida de los intermediarios y no de la empresa que produce los productos de exportación (West, 2014).

Logística de Exportación

El proceso de exportación, es un tema que debe analizarse muy bien por parte de las empresas, ya que a pesar de que el exportar tiene grandes beneficios, también es un proceso complicado y donde se corre varios riesgos. No se trata simplemente de convertirse en exportador de un día para el otro, de tal manera que se debe tomar en cuenta los pasos involucrados o la logística que se debe hacer para ser exportador

Sulser & Pedroza (2012) mencionan que:

La exportación es un proceso que involucra compromiso y dedicación; así como conocimiento técnico e identificación de factores clave de los mercados internacionales por parte de productores e intermediarios, que desean incrementar su participación y por su puesto las utilidades en nuevos mercados.

En base a esto, se puede decir que el la logística de exportación o los procesos a seguirse son los siguientes:

Procedimientos Básicos de Exportación:

1. Investigación de mercado y establecimiento de objetivos de distribución.
 - Selección de mercados objetivo, métodos de exportación y canales.
 - Determinación de los objetivos del mercado extranjero en materia de precios y plazos.
2. Regulaciones Comerciales
 - Reglamentos y requisitos de exportación.

- Requisitos de importación en el extranjero.
- Patente, marca comercial y derechos de autor

3. Hacer contactos

- Contactar a los compradores extranjeros interesados.
- Verificar los antecedentes del comprador.

4. Cotizaciones y términos

- Hacer ofertas y presupuestos para posibles compradores.
- Costos, cotizaciones y facturas pro forma, y condiciones de venta.

5. Contrato de Ventas

- Confirmación del contrato de venta y los términos de la transacción, tales como condiciones de pago.

6. Ejecución del trabajo

- Producción o abastecimiento de productos.
- Embalaje y etiquetado.
- Organización del envío.
- Preparación de la documentación sobre exportaciones.
- Arreglos de seguros, si es necesario.

7. Despacho Aduanero.

- Organizar la declaración de exportación y solicitar la licencia de exportación cuando sea necesario.

8. Recibir Pago

- Sujeto a las condiciones de pago especificadas en el contrato de venta, el exportador deberá presentar los documentos requeridos a las partes pertinentes para el pago (Sulser & Pedroza, 2012).

Según el SENA E (2015) el proceso de exportación se da de la siguiente manera:

Es la operación logística que consiste en la salida de productos o servicios ecuatorianos fuera del mercado nacional, es decir hacia el extranjero, con un fin determinado como: su venta, exhibición, degustación, etc. Las exportaciones de origen Ecuatoriano deberán ser acompañadas de los siguientes documentos:

RUC de exportador.

Factura comercial original.

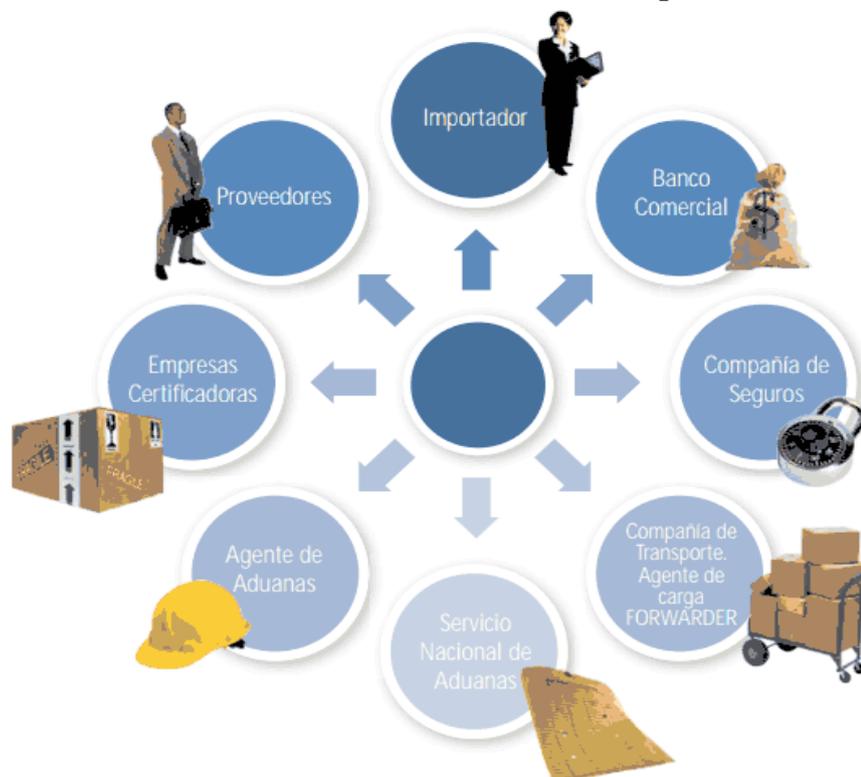
Autorizaciones previas (cuando el caso lo amerite).

Certificado de Origen (cuando el caso lo amerite).

Registro como exportador a través de la página Web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Documento de Transporte.

Ilustración 1. Proceso de Exportación



Fuente: PROECUADOR (2014)

Salvaguardias

Una salvaguardia, es un derecho internacional, la misma que actúa como restricción al comercio internacional o al desarrollo económico para proteger a las comunidades de la agresión del desarrollo o de las industrias domésticas de la competencia extranjera.

Además, se considera que la salvaguardia es una manera de restringir temporalmente las importaciones de un producto para proteger a una rama de producción nacional de un aumento de las importaciones que causa o amenaza causar daño a la producción nacional.

Para la Universidad ICESI (2012) una medida de salvaguardia es:

Aquella que regula o restringe temporalmente las importaciones de mercancías idénticas, similares o directamente competidoras a las de producción nacional con el propósito de prevenir o remediar el daño grave a la rama de producción nacional de que se trate y facilitar así el ajuste de los productores nacionales

En este orden de ideas, cualquier medida aplicable en frontera, generalmente de naturaleza arancelaria, impuesta temporalmente sobre aquellos bienes que causan o amenazan causar daño grave a una industria nacional que produce una mercancía idéntica o similar, su objetivo será proporcionar tiempo a la industria afectada para que efectúe un proceso de ajuste. Se impone normalmente después de una investigación en el país importador, investigación que procura determinar si el daño grave o amenaza de daño son causados a la industria nacional como resultado de un aumento súbito de las importaciones (SICE, s.f.).

Salvaguardias en el marco de la OMC y CAN

Según el Art.2 de los principios generales de la OMC “*Las medidas de salvaguardia se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del Miembro importador*”.

Por consiguiente, las medidas de salvaguardia, a diferencia de las medidas antidumping y las medidas compensatorias, no requieren una determinación de práctica “desleal”, deben aplicarse (en general) en régimen NMF (OMC, 2014).

La Decisión 452 de la Comisión de la Comunidad Andina, establece las normas para la aplicación de medidas de salvaguardia, destinadas a proteger a una rama de la producción de la Comunidad Andina, cuando ésta se viera perjudicada por importaciones provenientes de países no miembros de la Comunidad Andina. (SICE, 1999)³.

Antecedentes de la aplicación de las Salvaguardias Ecuador – Colombia

En fecha 6 de marzo de 2015, el estado ecuatoriano anunció la aplicación de sobretasas arancelarias como medida temporal para resguardar los intereses del país. De acuerdo a la resolución N° 011-2015 del Ministerio de Comercio Exterior, son medidas temporales y no discriminatorias con el fin de regular el nivel general de importaciones. La resolución en cuestión entró en vigor el 11 de marzo de 2015. La resolución, menciona que las sobretasas son adicionales a los aranceles aplicables que se encuentren en vigencia. Asimismo, se excluyen de esta medida las mercancías originarias de países con menor desarrollo relativo son miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI: Bolivia y Paraguay (Paguay, 2015).

En este sentido, el gobierno ecuatoriano anunció la aplicación de esta medida de “salvaguardia cambiaria” obedeciendo a la devaluación del peso colombiano y del sol peruano, que afecta las condiciones de competencia en las relaciones comerciales con estos países, además que la balanza de pagos en Ecuador "está gravemente afectada por la caída del precio del petróleo", el principal producto de exportación del país y que representa casi la mitad de los ingresos por ventas al exterior (El Comercio, 2015).

El Presidente del Ecuador expresó, que el objetivo es reducir la salida de dólares en un período calificado por el Gobierno como complejo por la caída del precio del petróleo y la apreciación de la moneda estadounidense (Metro, 2015).

³ Art. 1 de la Decisión 452 de la Comisión de la Comunidad Andina

En 2014 el país importó \$27.739 millones, que representan el 22% de la oferta total. De ese monto, \$8.500 millones se verán afectados por la sobretasa, lo que representa el 32% de las importaciones (Metro, 2015).

La medida aplicada desde el 11 de marzo del 2015 fue contemplada para 2 964 partidas arancelarias, con un arancel de entre el 5% y el 45%.

El Comité de Comercio Exterior (Comex) decidió diferir un año el cronograma de eliminación de las salvaguardias, según la resolución No. 006-2016, firmada la tarde de este 29 de abril del 2016.

El Comex señaló que "debido a la persistencia en las dificultades externas que determinaron la adopción de las salvaguardias" se decidió "diferir por un año el cumplimiento del cronograma de desmantelamiento de la salvaguardia para las tasas de 40%, 25% y 15%. Asimismo, eliminó la sobretasa del 5% que regía sobre casi 700 de las 2 900 partidas incluidas en la medida (El comercio, 2016).

Adopción de una perspectiva teórica

Adam Smith y David Ricardo se basan en la diferencia y en la productividad del trabajo mientras que la teoría de Heckscher y Ohlin amplifica el modelo de negocio para examinar la ventaja comparativa y su efecto en los ingresos de los factores (Smith, 1780).

Las teorías antes mencionadas resaltan que el libre comercio y la competencia perfecta son la base para el bienestar comercial de las naciones. Sin embargo, no en todos los casos la teoría clásica podría ser la más óptima, por ello se han desarrollado nuevas teorías que destacan los fallos del mercado.

Los fallos del mercado evidencian que la política comercial estratégica y la tecnología representan beneficios extraordinarios para los sectores económicos.

Teoría Comparativa

Esta teoría fue desarrollada por David Ricardo en el año de 1871, en donde se establecieron los lineamientos de la ley con relación al comercio internacional, con lo cual se formó un modelo clásico en el consta los siguientes lineamientos:

- a) Existe libertad de comercio internacional y esté beneficia a los países que comercian entre sí.
- b) Las regiones económicas, y los países en general se especializan en la producción de ciertos productos en los que tienen ventajas comparativas o relativas (Sanjinés, Vargas, & Herrera, 2010)

De tal manera que se puede mencionar que la ventaja comparativa es cuando un país produce un bien o servicio por un menor costo de oportunidad que otros países, siendo el costo de oportunidad el que mide una compensación. Un país con una ventaja comparativa no es necesariamente el mejor en producir algo.

Esta teoría de la ventaja comparativa se convirtió en la razón de ser de los acuerdos de libre comercio, analizando que el proteccionismo comercial no funciona a largo plazo y que los líderes políticos siempre están bajo la presión de sus mandantes locales para proteger los empleos de la competencia internacional aumentando los aranceles.

El autor Fernández (2010) menciona que la teoría de las ventajas comparativas afirma que “el valor de una mercancía es el valor de horas de trabajo necesario para su producción. El comercio internacional es siempre benéficos, incluso para un país que produce todos los bienes a un coste menor que el resto del mundo”.

En general se puede decir que las ventajas generan acciones comparativas siempre y cuando están focalizase a un objetivo específico. Sin embargo establecerlas requiere de conocimiento del mercado y del comercio internacional una decisión incorrecta sin un análisis previo puede perjudicar el entono de la empresa.

Teoría Competitiva

La teoría de la ventaja competitiva trata del apalancamiento que debe tener una empresa sobre sus competidores, tomando en cuenta que esto se puede ganar ofreciendo a los clientes un mejor y mayor valor, además se puede considerar la publicidad de productos o servicios con precios más bajos o intereses de mayor calidad a los consumidores. Los mercados objetivos reconocen estos productos o servicios únicos. Esta es la razón detrás de la lealtad a la marca, o por qué los clientes prefieren un producto o servicio en particular sobre otro.

Para Bonifaz (2016)

Lo relevante de la ventaja comparativa es que indica en qué actividad o industria cada economía se especializa, siendo la especialización un factor clave en la economía; siendo uno de los elementos claves para el desarrollo de los países, la apertura de los mercados, para obtener la ganancia que genera el libre comercio.

En los negocios, una ventaja competitiva es el atributo que permite a una organización superar a sus competidores, en donde se puede incluir el acceso a recursos naturales, como minerales de alto grado o una fuente de energía de bajo costo, mano de obra altamente calificada, ubicación geográfica, barreras de entrada altas y acceso a nuevas tecnologías (Bonifaz, 2016).

Y si la propuesta de valor es efectiva, puede producir una ventaja competitiva en el producto o servicio. La propuesta de valor puede aumentar las expectativas y las opciones de los clientes.

Michael Porter mencionado por Bajo (2011) definió las dos maneras en que una organización puede lograr una ventaja competitiva sobre sus rivales: “ventaja de costos y ventaja de diferenciación”. Ventaja de costes es cuando una empresa ofrece los mismos productos y servicios que sus competidores, aunque a un menor costo y la Ventaja de diferenciación es cuando una empresa ofrece mejores productos y servicios como sus competidores. “En opinión de Porter, la gerencia estratégica debe preocuparse de construir y sostener la ventaja competitiva”.

1.3 Marco Referencial

Se puede analizar que existen otros estudios relacionados con el tema de estudio, sin embargo, no son iguales o no tienen el mismo enfoque del transporte de carga pesada, pero si tratan de las salvaguardias entre los dos países Ecuador-Colombia, los mismos que son:

El estudio realizado por Glenda Milena Benavides Romo, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador en el 2013 con el tema del “Impacto de la aplicación de salvaguardias arancelarias en el flujo comercial Ecuador - Colombia – Análisis del periodo 2009 – 2011”, el mismo que tuvo como objetivo el analizar el impacto que genera la medida de salvaguardia impuesta a las importaciones provenientes de Colombia en las principales variables económicas del país: importaciones, exportaciones, PIB, empleo y producción sectorial; para lo cual se identificó y observó el comportamiento de las importaciones de las partidas a las que se aplicó la restricción por salvaguardia. Posteriormente, se complementó esta información con las bases de datos disponibles en la Superintendencia de Compañías y el Banco Central del Ecuador, con el objetivo de observar el impacto que la medida ocasionó en las variables económicas de estudio. Y se obtuvo como resultado que la medida adoptada tuvo otros efectos en la economía del Ecuador, como un incremento de precios, que afectó directamente al poder adquisitivo de los consumidores, además que se identificaron sectores que se beneficiaron indirectamente por la protección que les brindó la salvaguardia, y aumentaron su nivel de ventas y empleo, resaltándose calzado, textiles, y cerámicos (Benavides, 2013).

Otro estudio realizado en el 2016 por Marco Francisco Ortiz Minalla y Rosa Roxana Cedeño Cabello, de la Universidad de Guayaquil con el tema de “Salvaguardias adoptadas por el gobierno central, periodo 2015 al 2016 y su impacto en la matriz productiva” que tuvo como objetivo analizar el impacto de las salvaguardias en el crecimiento y transformación de la matriz productiva, dentro del Plan Nacional del Buen Vivir, para lo cual se utilizó una interrelación de los métodos de investigación inductivos y deductivos, los mismos que permitieron establecer si las medidas adoptadas por el gobierno central fueron idóneas o en su defecto poder establecer alternativas de complemento que permitan mitigar aún más la crisis económica que afronta el país. Sin embargo, se tuvo como resultados el no encontrar indicadores que reflejen el avance del cambio de la matriz

productiva y las implicaciones de las medidas tomadas por el Gobierno producto de la crisis mundial (Ortiz & Cedeño, 2016).

También se realizó un estudio en el 2016 por Paola Anabel Mendoza Illescas, de la Universidad Internacional SEK con el tema de “Análisis de la aplicación de medidas de salvaguardia y su impacto en la industria de licores de la zona Carcelén industrial del D.M.Q, año 2015”, con lo cual se buscó determinar si las empresas importadoras de licores ubicadas en la zona Carcelén, han tenido un impacto positivo o negativo luego de la implementación de una medida de restricción de importaciones como son las medidas de salvaguardia. Para lo cual se realizó una investigación documental, además de utilizar como método de investigación las entrevistas y encuestas, aplicadas a 7 empresas del sector y de esta manera se pudo obtener información relevante para la investigación. Como conclusión se pudo identificar que el sector de licores si se vio afectado, ya que tuvieron que incrementar en un entre un 25% a 60% el precio de las bebidas alcohólicas, de las cuales no existe una industria nacional que pueda suplir la demanda de los consumidores y de esta manera tuvieron una disminución del volumen de ventas (Mendoza, 2016).

1.4 Marco legal

El transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia se ha desarrollado como la respuesta a la necesidad del intercambio comercial, y es así que estos países vecinos, a través de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) permitieron que se facilitará el transporte entre ellos.

- **Ámbito:** Comunidad Andina de Naciones
- **Instrumento Legal:** Decisión 399
- **Documentos Habilitantes:** Certificado de Idoneidad, Certificado de Habilitación, Permiso de Prestación de Servicios, Anexos, entre otros.

Comunidad Andina (CAN)

La Comunidad Andina es un bloque comercial de cuatro países: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Siendo esta una integración regional de los países andinos que comenzó con la firma del Acuerdo de Cartagena en 1969, creando el Pacto Andino con el objetivo de crear una Unión Aduanera y un Mercado Común.

En 1995, los miembros adoptaron un Arancel Externo Común. En 1996, el Protocolo de Trujillo renombró el Pacto como la Comunidad Andina. También convirtió a la Junta del Acuerdo de Cartagena en una Secretaría General con sede en Lima, Perú, con funciones no sólo técnicas sino también políticas que dan una nueva dirección política al proceso de integración.

En 2001, se creó el Pasaporte Andino, que permite a los ciudadanos de los Estados miembros viajar entre los países sin visado. En 2005, la integración de las regiones de América Latina y el Caribe se convirtió en prioridad en la agenda de la Comunidad Andina.

En la actualidad la CAN está conformada por una Secretaria General, la misma que coordina y administra los procesos que se utilizan para la integración, además existe el Tribunal Andino de Justicia, que es la entidad “que controla la legalidad de los actos de todos los Órganos e Instituciones y dirime las polémicas que se dan entre los países integrantes, o a su vez de los ciudadanos” (CAN, 2015).

A su vez el Parlamento Andino, que está constituido por veinte parlamentarios, los mismos que han sido elegidos mediante el voto popular que tiene lugar en cada país miembro, de tal manera que ellos representan al pueblo.

Este instrumento de integración tiene como principal propósito mejorar el nivel de vida de los habitantes mediante la cooperación económica y social entre los países que lo conforman, logrando alcanzar así un desarrollo integral, equilibrado y autónomo de la región.

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

El Transporte Internacional de Mercancías por carretera dentro de la Comunidad Andina de Naciones se encuentra amparado en la Decisión 399. La misma define los principios de “libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida” (CAN, 1997).

La Decisión 399 es una norma legal en la cual se encuentran establecidos los lineamientos para realizar las operaciones de transporte terrestre de mercancías por carretera entre los países de la CAN. Esta decisión nace de la necesidad de definir un marco normativo orientado hacia la consolidación de la dinámica económica subregional el cual se constituye como elemento determinante del intercambio comercial y de la dinamización del comercio exterior en la región.

Como ya se mencionó anteriormente entre los principios fundamentales de la decisión se encuentra el que los países deben conceder libre tránsito de mercancías a los vehículos y unidades de carga habilitados y registradas para el transporte internacional, permitiendo así el transporte origen destino. En la misma decisión se incluye la definición de los documentos habilitantes que todo transportista que realice transporte internacional deberá obtener, estos son:

- El Certificado de Idoneidad en el país de origen,
- El Permiso de Prestación de Servicios en el país de destino,
- El Certificado de Habilitación de sus vehículos (camiones o tracto camiones) y,
- El registro de las unidades de carga que conforman su flota. La mencionada decisión incentiva que el transporte se realice de manera directa, es decir que las mercancías vayan de origen a destino sin necesidad de hacer transbordo en frontera. El fenómeno del transbordo es tratado como una situación excepcional que está permitido siempre y cuando exista un acuerdo entre remitente y transportista registrado oficialmente que conste expresamente en la Carta de Porte. (CAN, 1997).

Convenios Binacionales de Transporte

Ecuador y Colombia cuentan con el Convenio de Esmeraldas como un instrumento de integración el cual aborda aspectos sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones fluviales, Marítimas y Aeronaves. El objetivo de este instrumento bilateral es facilitar el desarrollo comercial, industrial y empresarial en la región fronteriza definida como Zona de Integración Fronteriza (ZIF). La principal intención del convenio es equilibrar el intercambio comercial contribuyendo en el mejoramiento de calidad de vida de las poblaciones de frontera. A continuación se explican los ámbitos de integración fronteriza:

- Zona de Integración Fronteriza (ZIF) En Ecuador comprende las provincias del Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Sucumbíos y en Colombia, los Departamentos de Nariño y Putumayo.
- Zona de Integración Fronteriza para fines Turísticos (ZIF-PFT) comprende todo el territorio nacional de ambas partes, con excepción de la Provincia Insular de Galápagos para Ecuador y el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina para el caso de Colombia.

Transporte Transfronterizo

El transporte transfronterizo es “la movilización dentro de la Zona de Integración Fronteriza de pasajeros y carga, debidamente identificados y amparados en la documentación pertinente en medios de transporte habilitados y registrados por la Autoridad Nacional Competente” (Comunidad Andina, 2012).

En este ámbito el Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestre Colombo Ecuatoriano enfocado al Transporte Transfronterizo de carga se efectúa al amparo del Documento Único para la prestación de servicio de transporte de carga. Actualmente esta es una modalidad de transporte que se desarrolla de manera informal debido a la falta de conocimiento e interés del sector transportista de frontera, lo cual acarrea que exista contrabando de combustible y mercancías.

El transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia se ha desarrollado como la respuesta a la necesidad del intercambio comercial, y es así que

estos países vecinos, a través de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) permitieron que se facilite el transporte entre ellos.

- Ámbito: Comunidad Andina de Naciones.
- Instrumento Legal: Decisión 399.
- Documentos Habilitantes: Certificado de Idoneidad, Certificado de Habilitación, Permiso de Prestación de Servicios, Anexos, entre otros.

Según el COMEX (Comité de Comercio Exterior) (2016) y bajo Resolución No. 011-2015 ha resuelto:

Artículo Primero.- Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatorio, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y a los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el estado ecuatoriano es Parte contratante.

Artículo segundo.- se excluyen de la aplicación de esta salvaguardia a las siguientes importaciones:

- a) Aquellas mercancías que requieran ser nacionalizadas y que hayan sido legalmente embarcadas, con destino al Ecuador hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución;
- b) Aquellas previstas en el artículo 125 del COPCI. (Ver Anexo 1)
- c) Aquellas mercancías importadas a un régimen aduanero diferente al previsto en el artículo 147 del COPCL. (Ver Anexo 1).
- d) Aquellas mercancías que provengan de la cooperación internacional en favor de una población beneficiaria en el Ecuador que reciba dicha ayuda, sea a través del sector público, organizaciones no gubernamentales (ONG) o las entidades de cooperación correspondientes.
- e) Aquellas mercancías originarias de países de menor desarrollo relativo miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a la Resolución 70 del Comité de Representantes de la ALADI.

Requisitos para ser exportador ante la aduana

Según la SENAE (2015) para poder exportar se necesita lo siguiente:

Contar con el Registro Único de Contribuyentes (RUC) otorgado por el Servicio de Rentas Internas (SRI).

Registrarse en la Página Web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

El Consejo Nacional de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) estableció que los exportadores adicionalmente se registren con el Ministerio de Industrias y Competitividad cuando se refieran a:

- Exportaciones de chatarra y desperdicios metales ferrosos y no ferrosos. Resolución 400 del 13 de septiembre de 2007 y publicada en el Registro Oficial Suplemento 233 del 17 de diciembre de 2007.
- Exportaciones de cueros y pieles. Resolución 402 del 13 de septiembre de 2007 y publicada en el Registro Oficial 222 del 29 de noviembre de 2007.

A más de este requisito que se lo debe realizar dentro del país existen otros aspectos legales que otorgan beneficios de preferencia arancelaria entre estos dos países, entre los cuales se encuentran los siguientes:

Acuerdos de integración

Entre los acuerdos que se han venido firmando en la CAN se tiene el Acuerdo de Cartagena, el arancel externo común, y el programa de liberación que tiene como finalidad una mayor integridad política, social y comercial entre los países además se fija en los siguientes aspectos más relevantes:

Acuerdo de Cartagena

Artículo 1.- El presente Acuerdo tiene por objetivos promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración

regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.

Artículo 3.- Para alcanzar los objetivos del presente Acuerdo se emplearán, entre otros, los mecanismos y medidas siguientes:

- a) Profundización de la integración con los demás bloques económicos regionales y de relacionamiento con esquemas extrarregionales en los ámbitos político, social y económico-comercial;
- b) La armonización gradual de políticas económicas y sociales y la aproximación de las legislaciones nacionales en las materias pertinentes;
- c) La programación conjunta, la intensificación del proceso de industrialización subregional y la ejecución de programas industriales y de otras modalidades de integración industrial;
- d) Un Programa de Liberación del intercambio comercial más avanzado que los compromisos derivados del Tratado de Montevideo 1980;
- e) Un Arancel Externo Común;
- f) Programas para acelerar el desarrollo de los sectores agropecuario y agroindustrial;
- g) La canalización de recursos internos y externos a la Subregión para proveer el financiamiento de las inversiones que sean necesarias en el proceso de integración;
- h) Programas en el campo de los servicios y la liberación del comercio intrasubregional de servicios;
- i) La integración física; y
- j) Tratamientos preferenciales a favor de Bolivia y el Ecuador.

Complementariamente a los mecanismos antes enunciados, se adelantarán, en forma concertada, los siguientes programas y acciones de cooperación económica y social:

- a) Programas orientados a impulsar el desarrollo científico y tecnológico;
- b) Acciones en el campo de la integración fronteriza;
- c) Programas en el área del turismo;
- d) Acciones para el aprovechamiento y conservación de los recursos naturales y del medio ambiente;
- e) Programas de desarrollo social; y,
- f) Acciones en el campo de la comunicación social.

Artículo 7.- El Sistema tiene como finalidad permitir una coordinación efectiva de los órganos e instituciones que lo conforman, para profundizar la integración subregional andina, promover su proyección externa y consolidar y robustecer las acciones relacionadas con el proceso de integración.

Arancel externo común

Artículo 81.- Los Países Miembros se comprometen a poner en aplicación un Arancel Externo Común en los plazos y modalidades que establezca la Comisión.

Artículo 82.- La Comisión, a propuesta de la Secretaría General, aprobará el Arancel Externo Común que deberá contemplar niveles adecuados de protección en favor de la producción subregional, teniendo en cuenta el objetivo del Acuerdo de armonizar gradualmente las diversas políticas económicas de los Países Miembros.

En la fecha que señale la Comisión, Colombia, Perú y Venezuela comenzarán el proceso de aproximación al Arancel Externo Común de los gravámenes aplicables en sus aranceles nacionales a las importaciones de productos no originarios de la Subregión, en forma anual, automática y lineal (CAN , 2016).

Programa de liberación

Artículo 72.- El Programa de Liberación de bienes tiene por objeto eliminar los gravámenes y las restricciones de todo orden que incidan sobre la importación de productos originarios del territorio de cualquier País Miembro.

Artículo 73.- Se entenderá por “gravámenes” los derechos aduaneros y cualesquier otros recargos de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario o cambiario, que incidan sobre las importaciones. No quedarán comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando correspondan al costo aproximado de los servicios prestados.

Se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un País Miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidas en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la:

- a) Protección de la moralidad pública;
- b) Aplicación de leyes y reglamentos de seguridad;
- c) Regulación de las importaciones o exportaciones de armas, municiones y otros materiales de guerra y, en circunstancias excepcionales, de todos los demás artículos militares, siempre que no interfieran con lo dispuesto en tratados sobre libre tránsito irrestricto vigentes entre los Países Miembros;
- d) Protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;
- e) Importación y exportación de oro y plata metálicos;
- f) Protección del patrimonio nacional de valor artístico, histórico o arqueológico; y
- g) Exportación, utilización y consumo de materiales nucleares, productos radiactivos o cualquier otro material utilizable en el desarrollo o aprovechamiento de la energía nuclear.

2. Diagnóstico

2.1 Ambiente externo

2.1.1 Macro entorno

La caída de la demanda -externa e interna- se refleja en las cifras de la Balanza Comercial del primer cuatrimestre del año 2016. Según el Banco Central del Ecuador (BCE), en ese período 2016 se registró un superávit de USD 48,5 millones. Esto, sin embargo, no es producto de un aumento de las exportaciones, sino de la drástica reducción de las importaciones (36,5%), con relación a los primeros cuatro meses del año 2015. Esto último se produjo en todos los rubros, tanto en volumen como en valor (Colegio de Economistas, 2016).

En este sentido, las compras internacionales no solo disminuyeron por la medida tomada en relación a las salvaguardias por Balanza de Pagos, vigentes hasta junio del 2017, sino por la insuficiencia de la demanda interna. Al disminuir las importaciones, el sector transportista de carga internacional de mercancías por carretera, se ve afectado disminuyendo su participación en 5% en la cadena de distribución de bienes importados.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en su Estudio Económico de América Latina y el Caribe publicado en 2016, (CEPAL, 2016) sostiene que:

La cuenta corriente de la balanza de pagos arrojó un déficit equivalente al 2,2% en 2015 (1,6 puntos porcentuales más que en el año anterior), producto del mayor déficit de la balanza de bienes. Las importaciones se redujeron como consecuencia de la salvaguardia de la balanza de pagos, pero esto no bastó para contrarrestar la disminución del valor de las exportaciones a raíz de la caída del precio del petróleo. Esta tendencia se revirtió durante los primeros meses de 2016, dado que las importaciones se contrajeron más que las exportaciones, y se espera un déficit algo menor para el año completo.

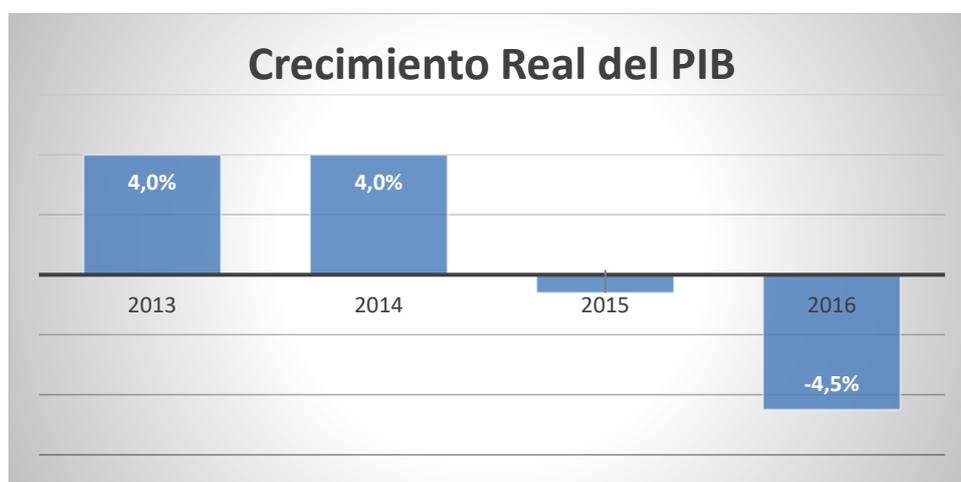
En base a estas estimaciones de la CEPAL se estima que las importaciones seguirán disminuyendo como hasta el momento, debido a que el precio del petróleo no se recupera como se pronosticaba.

Producto Interno Bruto

Según el Banco Central del Ecuador (2017) menciona que:

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo -en términos globales y por ramas de actividad- se deriva de la construcción de la Matriz Insumo Producto, que describe los flujos de bienes y servicios en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales.

Ilustración 2. Producto Interno Bruto (PIB)



Fuente: BCE- Estadísticas 2016

En el año 2013 y 2014 la mayoría de los sectores productivos han presentado tasas de crecimiento positivas, las mismas que contribuyeron al crecimiento del PIB. Si bien es cierto que los agentes económicos aspiran el crecimiento sostenido del país sea superior al 8%, existen sectores que si han presentado crecimiento como es el caso del comercio.

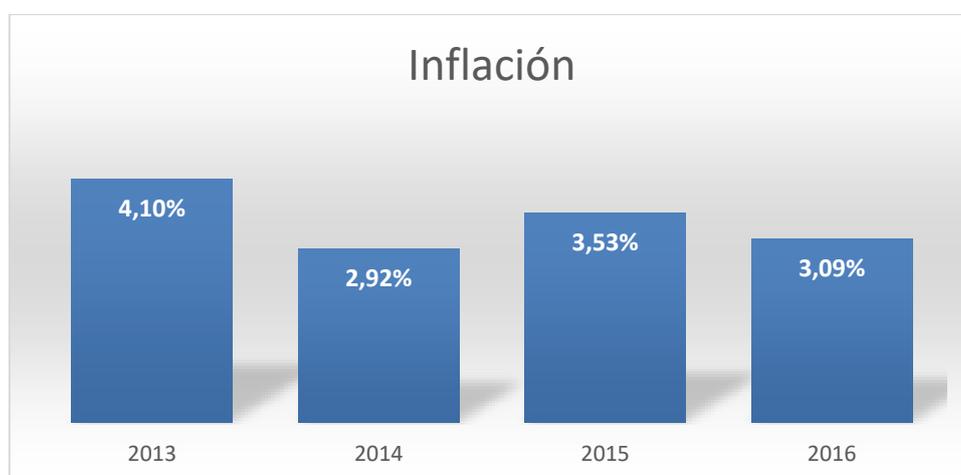
Sin embargo, con el análisis de gráfico anterior en los dos últimos años se ha tenido una recesión económica teniendo valores en el 2015 de -0,6% y -4,5%, en el 2016 del PIB, esto debido al incremento del precio de dólar en el mercado y la caída del precio del petróleo, teniendo el peor índice en el 2016. Con lo cual se puede decir que el decrecimiento que se ha tenido en el PIB y la situación económica del país han sido algunas de las razones para buscar equilibrar la balanza de pagos y por ello se ha considerado la implementación de las salvaguardias, mismas que se analizarán en el caso específico posteriormente.

Inflación

Según el Banco Central del Ecuador (2017) menciona que “el fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo” (pág.1).

Ilustración 3. Evolución de la Inflación en el Ecuador 2013-2016

-porcentaje-



Fuente: BCE- Estadísticas 2016

En el 2013 la tasa de inflación se ha registrado en 4,10%, tomando en cuenta que los rubros que más impactaron el costo de vida fueron alimentos y bebidas no alcohólicas (29,46%), bienes y servicios diversos (16,12%), restaurantes y hoteles (10,21%), prendas de vestir y calzado (10,19%) y educación (6,67%), los mismos que siempre buscan internacionalizarse, es decir, hacerse conocer en el mercado internacional para que puedan ir creciendo en su participación.

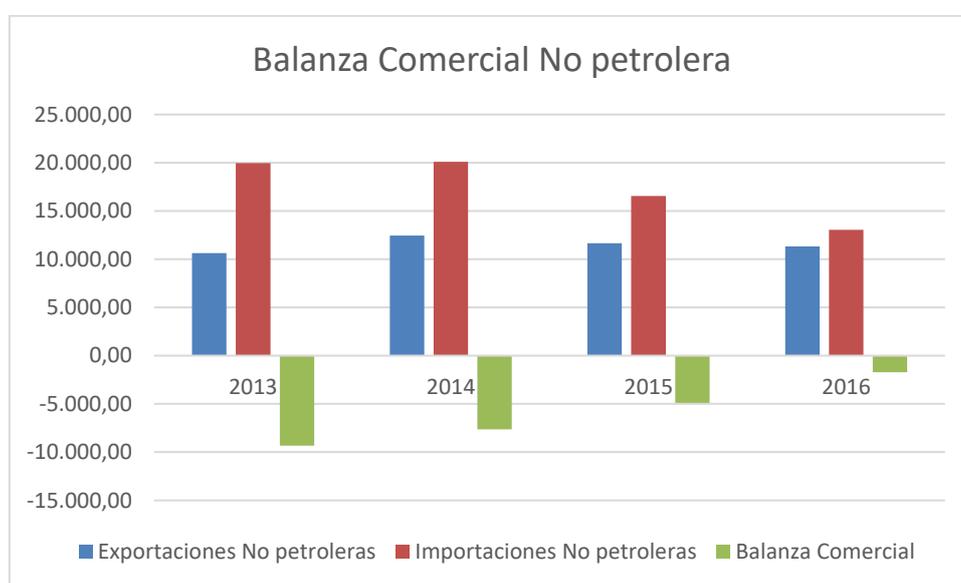
De igual manera ocurrió en los años 2014, 2015 y 2016 donde la inflación se mantuvo en valores como 2,92%, 3,53% y 3,09% respectivamente. El proceso inflacionario en el Ecuador ha tenido variabilidad y es claro que en la última década se ha mantenido bastante estable, sin tendencia a la baja, pero con valores manejables.

Balanza Comercial

Según Pro Ecuador (2017) la balanza comercial es:

El registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Es positiva cuando el valor de las importaciones es inferior al de las exportaciones, y negativa cuando el valor de las exportaciones es menor que el de las importaciones.

Ilustración 4. Balanza Comercial No petrolera 2013-2016
-En USD (FOB)-



Fuente: BCE- Estadísticas 2016

Se puede ver que desde el año 2013 la balanza comercial es negativa, es decir que no es favorable para el país ya que las importaciones son mayores que las exportaciones de tal manera que se tuvo un -9.312,44 USD FOB, sin embargo esta tendencia iría en mejora pero sin salir de números negativos ya que en el año 2014 se tuvo un -7.640,24 USD FOB.

Para el año 2015 se mantendrían las cifras negativas -4.886,56 USD FOB, sin embargo se debe tomar en cuenta que las exportaciones incrementaron un poco más con respecto a los anteriores años.

Durante enero 2016, el sector banano y plátano se constituyó como el principal sector de exportación con un 28.77% de participación del total de exportaciones no petroleras, seguido por acuicultura con una participación del 19.29%, en tercer lugar se ubica pesca

con el 11.67% y en cuarto lugar se encuentra cacao y elaborados con el 8.78%. Sumando estos 4 grupos de productos se tiene el 68.51% de las exportaciones no petroleras. Y prácticamente la balanza comercial fue de -1.722,02 USD FOB, pero tomando en cuenta que aun las cifras fueron negativas.

Un factor muy importante a considerar es que el principal destino de las exportaciones no petroleras del Ecuador en enero del 2016 fue Estados Unidos con una participación del 26.16% y en quinto lugar se encuentra Colombia con una participación de 5.01%.

Con lo cual se puede mencionar que a pesar que las cifras han sido todavía negativas, las mismas han ido disminuyendo en favor de equilibrar la balanza comercial, esto debido a las decisiones que se han tomado por parte del gobierno como las salvaguardias.

2.1.2 Micro entorno

La sobretasa de las salvaguardias fue aplicada a las importaciones de 2.800 productos, inicialmente por un período de 15 meses, con el objetivo de proteger la Balanza de Pagos y que incide principalmente sobre la comercialización de los bienes de consumo.

La salvaguardia general aplicada por Ecuador implica una sobretasa arancelaria del 5% para bienes de capital no esenciales y materias primas "no esenciales", del 15% a bienes de "sensibilidad media" para el aparato productivo nacional y del 25% a neumáticos, cerámica, partes de televisores y motocicletas. También incluye una sobretasa del 45% para importaciones de consumo final como televisores y motocicletas. (El Comercio, 2015). En este sentido se presenta un cuadro demostrativo de las Sobretasas Arancelarias Aplicadas a Bienes y Productos en el marco de la aplicación de estas medidas.

Tabla 3. Sobretasas Arancelarias Aplicadas a Bienes y Productos

BIENES Y PRODUCTOS	PORCENTAJE
Bienes de capital y materias primas no esenciales	5%
Bienes de sostenibilidad media	15%
Cerámica, CKD (partes o piezas) de televisores y motos	25%
Bienes de consumo final, televisores y motos	45%

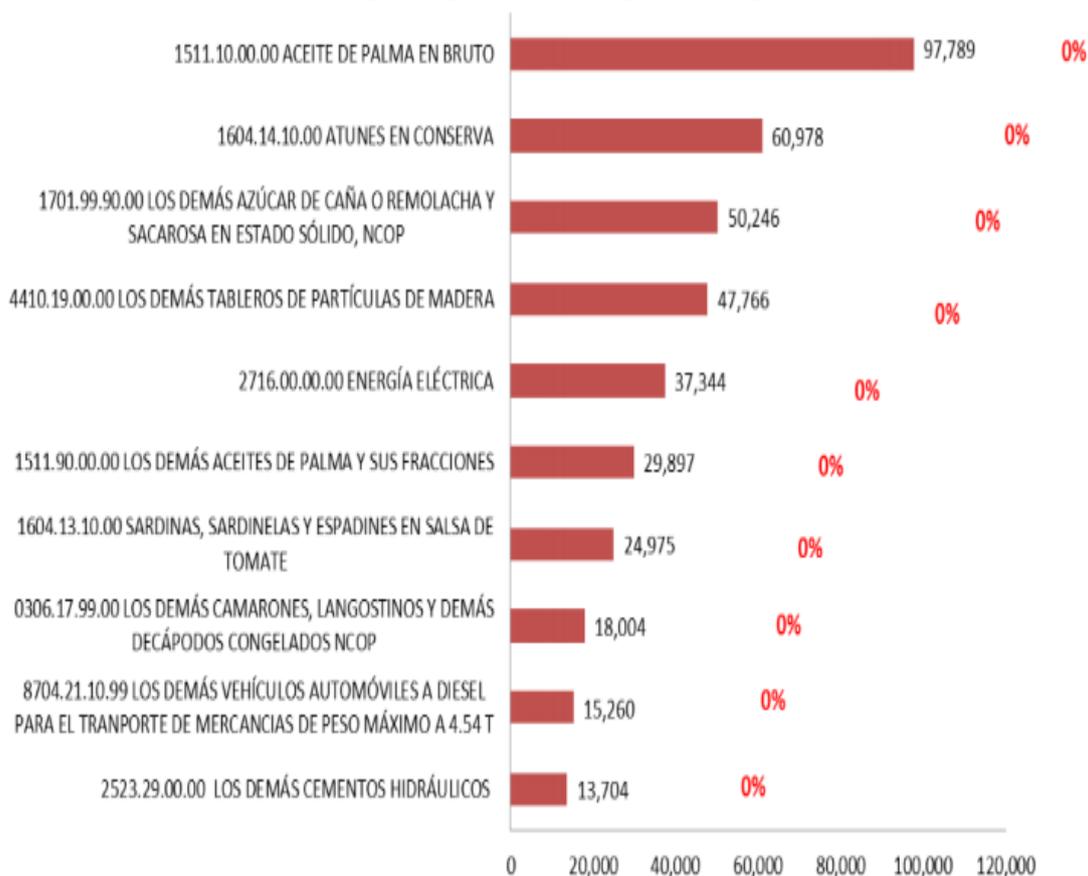
Fuente: Ministerio de Comercio Exterior (COMEX).

Fuente: (Paguay, 2015, pág. 38)

Durante el segundo periodo de implementación de las medidas, (abril 2015 y enero 2016) las importaciones sumaron casi 16 mil millones de dólares, lo que significó una disminución importante del 29% frente al mismo periodo del año pasado (abril 2014 y enero 2015), originada principalmente por las menores importaciones petroleras de combustibles y lubricantes que cayeron de 5.200 millones a 3.000 millones de dólares. (El Mercurio, 2016).

Los principales productos exportados por Ecuador a Colombia son los que se describen a continuación.

Ilustración 5. Principales productos exportados por Ecuador a Colombia



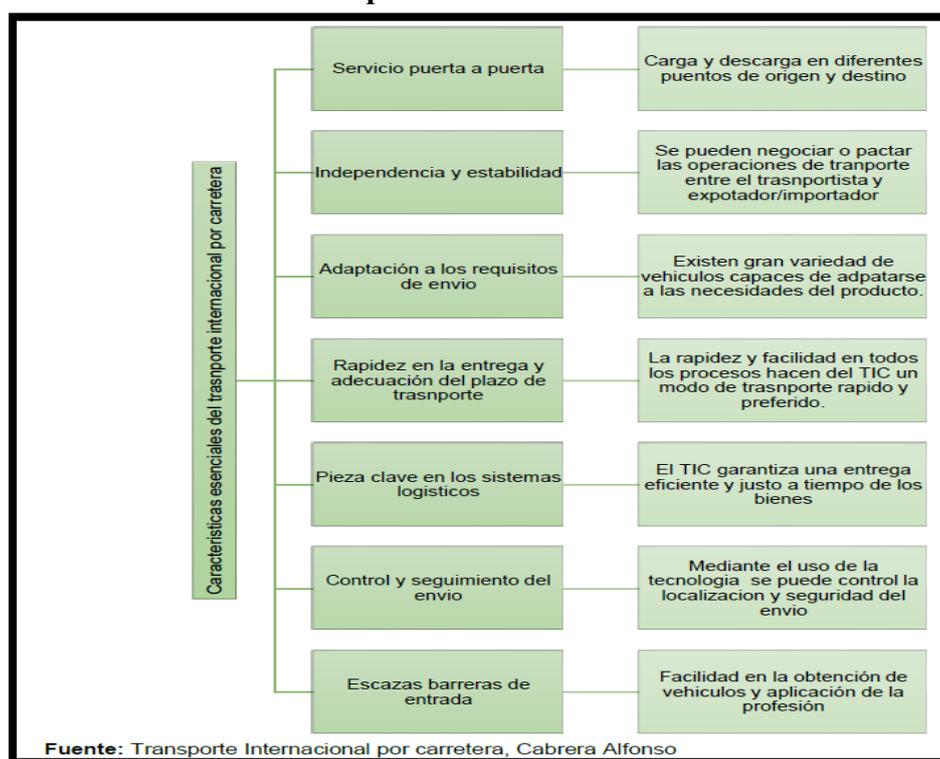
Fuente: (ProEcuador , 2017)

Es evidente que con las salvaguardias redujeron las importaciones del país y por ende la demanda de transporte de carga internacional de mercancías por carretera también se vea afectada significativamente, ya que al no importar en las cantidades sin salvaguardia, los contratos de transporte son menores, es decir la actividad para transportar mercaderías disminuye notablemente.

2.2 Ambiente interno

Características del transporte internacional de mercancías por carretera: Para caracterizar este tipo de servicios se presenta la siguiente ilustración donde se presentan cada una de estas:

Ilustración 6. Características del transporte internacional de mercancías por Carretera



Fuente: (Enríquez Aldás, 2015, pág. 26)

Como se puede ver el transporte internacional de mercancías tiene varias características, sin embargo, la aplicación de las salvaguardias, hizo que este sector se vea afectado de una u otra manera, pero algunos factores internos también podrían afectar no en gran medida pero se las puede nombrar y las mismas son:

- La falta de capacitación constante.
- La organización.
- La inversión.
- La planificación.
- La gestión de R.R.H.H

Sin embargo estos factores son variables de forma permanente, de tal manera que no tienen el efecto de las salvaguardias, por lo que la investigación se enfoca más en los factores externos como las medidas adoptadas por el gobierno central y su influencia en el comercio.

3. Investigación de campo

3.1 Elaboración de los instrumentos de campo

Modelo de encuesta:

A efectos de su participación se solicitó su consentimiento a través una comunicación, indicándoles que los fines son netamente académicos y su anonimato y confidencialidad están garantizados, así mismo, se les indicó que si en algún momento de la participación desea voluntariamente retirarse, puede hacerlo sin ningún tipo de consecuencias por su decisión. Agradeciendo altamente su participación al respecto.



ENCUESTA

1) **¿Pertenece usted a una Federación o Asociación que realiza transporte internacional de mercancías por carretera entre la República de Ecuador y la República de Colombia?**

Sí

No

2) **Si su respuesta anterior fue afirmativa, seleccione a qué Federación o Asociación pertenece**

ANDINATIC (Asociación Andina de Transportistas Internacionales por Carretera)

FENATRAPE (Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador)

ATPC (Asociación de Transporte Pesado del Carchi)

ACC (Asociación de camioneros de Colombia)

COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera)

3) **¿Conoce Usted las causas de la aplicación de las medidas de salvaguardia implementadas por el Gobierno del Ecuador en materia económica para el resguardo de los intereses del país?**

Sí

No

4) **¿Puede Usted identificar estas medidas de salvaguardia?**

Sí No

5) **¿Está usted de acuerdo con la implementación de las salvaguardias?**

Sí No

6) **¿Cree usted que las relaciones comerciales Ecuador Colombia se han visto afectadas por la implementación de las salvaguardias?**

Sí No

7) **¿Qué efectos tuvo las salvaguardias en el comercio que usted realiza?**

No tuvo efecto

Afecto medianamente al comercio

Tuvo una gran afectación

8) **¿Cree usted que el sector del transporte pesado se ha visto afectado por esta medida?**

Sí No

9) **¿Ante ello, cuál cree que serían las medidas que se plantearían para reajustar el sector transportista?**

Elimina las salvaguardias

Control de contrabando en frontera

Implementación de la venta de combustible a precio internacional para vehículos extranjeros.

Sanción a los transportistas extranjeros que realicen cabotaje

10) **Señale que tipo de transportista es usted. Continuar con la encuesta solo si su respuesta es ecuatoriano.**

Ecuatoriano Colombiano

11) **¿Cree usted que la medida implementada por el gobierno ecuatoriano de declarar a Tulcán zona deprimida sirvió para activar le economía de dicho sector?**

Sí No

12) **¿Cuáles cree que fueron los factores que impidieron que la propuesta fuese favorable para el sector:**

Devaluación de la moneda colombiana vs dólar

Nivel de competitividad Colombia vs Ecuador

Sobredimensionamiento de flota vehicular de Colombia vs Ecuador

Todas las anteriores

13) ¿Considera al sector de transporte de carga pesada como un eje fundamental para el desarrollo económico del país?

Sí No

14) ¿Cuál es el mayor problema que existe para realizar transporte internacional de mercancías de Ecuador a Colombia?

Inseguridad

Infraestructura vial

Poca oferta de trabajo

Desigualdad en flota vehicular

15) ¿Cuáles considera usted que son las necesidades como sector, para poder competir con Colombia?

Mejorar controles en frontera

Capacitación a los transportistas

Consolidación de empresas

Acceso a créditos para incrementar flota vehicular

16) ¿Cómo puede el sector exportador aumentar el servicio de transporte de carga?

Precios competitivos

Calidad en el servicio

Apertura en las regulaciones comerciales

Guía de preguntas para las entrevistas

Empresa Apoloseven S.A.

1. ¿Cuáles son las rutas en las que realizan mayor flujo de transporte?
2. ¿Cuál es la cantidad de fletes que realizó durante el año 2014 por vehículo?
3. ¿Cuál es la cantidad de fletes que realizó durante el año 2015 por vehículo?
4. ¿Cuál es la cantidad de fletes que realizó durante el año 2016 por vehículo?
5. ¿Cuál es el valor que cobran por flete en las siguientes rutas?
 - Quito-Ipiales
 - Guayaquil-Ipiales
 - Cuenca Ipiales
 - Tumbes-Ipiales

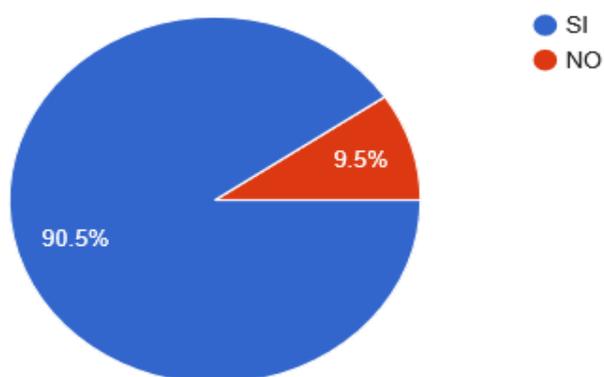
3.2 Recolección de datos

Para recolectar la información obtenida por la encuesta la misma que fue procesada mediante el paquete Microsoft Office (Word y Excel). Los datos de las encuestas se tabularán con el paquete SPSS. Obteniendo lo siguiente:

3.3 Procesamiento análisis e interpretación

1) ¿Pertenece usted a una Federación o Asociación que realiza transporte internacional de mercancías por carretera entre la República de Ecuador y la República de Colombia?

Ilustración 7. Integrante de una Federación o Asociación



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

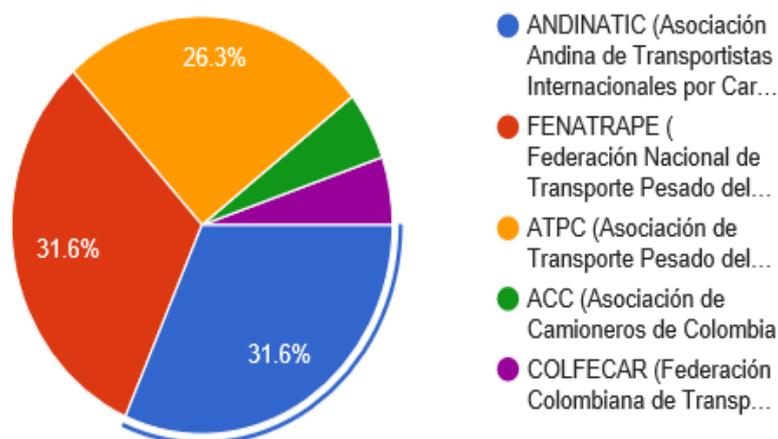
Se puede ver que el 90.5% de los encuestados pertenecen alguna Federación o Asociación que realiza transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia y un 9.5% no es integrante de ninguna asociación.

Interpretación:

Como se presenta en la gráfica, la mayor parte de los transportistas encuestados, pertenecer alguna federación o asociación, con lo cual intentan tener un trabajo organizado al realizar el transporte de mercancías entre ambos países, sin embargo, hay un porcentaje menor que trabaja de manera prácticamente independiente.

2) Si su respuesta anterior fue afirmativa, seleccione a qué Federación o Asociación pertenece

Ilustración 8. Selección de Federación o Asociación



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

Entre las personas que si pertenecen alguna Federación, el 31.6% es de ANDINATIC y de FENATRAPE, el 26.3% es miembro de ATPC, y otro porcentaje son parte de la ACC y de COLFECAR.

Interpretación:

Se puede analizar que una gran parte de los transportistas están inscritas o son parte de ANDINATIC y FENATRAPE, es importante mencionar que estas dos asociaciones o federaciones son ecuatorianas, al igual que la ATPC que también tiene una buena parte de transportistas. Por el lado de Colombia la ACC y la COLFECAR también tienen integrantes que trabajan en el comercio entre los dos países.

3) ¿Conoce Usted las causas de la aplicación de las medidas de salvaguardia implementadas por el Gobierno del Ecuador en materia económica para el resguardo de los intereses del país?

Ilustración 9. Causas de las medidas de salvaguardia



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

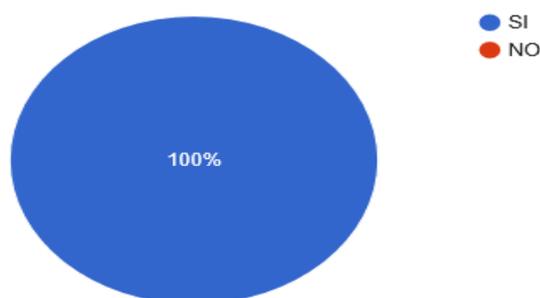
Del total de los 66 encuestados el 100% si conocen las causas de la aplicación de las medidas de salvaguardia implementadas por el gobierno ecuatoriano en materia económica, con el fin de resguardar los intereses del país.

Interpretación:

Se puede analizar que todos los encuestados tienen el conocimiento de las causas de la aplicación de las medidas de salvaguardias, en materia económica, con lo cual la información proporcionada es muy relevante, ya que conocen del tema y de cómo les ha afectado o no al realizar el trabajo diario.

4) ¿Puede Usted identificar estas medidas de salvaguardia?

Ilustración 10. Conocimiento de las medidas de salvaguardia



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

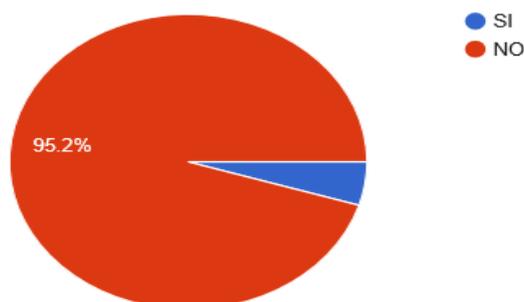
Se puede ver que el 100% de los encuestados si pueden identificar cuáles son las medidas de salvaguardia implementadas.

Interpretación:

Se analiza que todos los encuestados tienen bien en claro cuáles son las medidas de salvaguardas y pueden identificarlas ya que ellos trabajan a diario con este tema al momento de que transportar las mercancías.

5) ¿Está usted de acuerdo con la implementación de las salvaguardias?

Ilustración 11. Aceptación de las medidas de salvaguardia



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

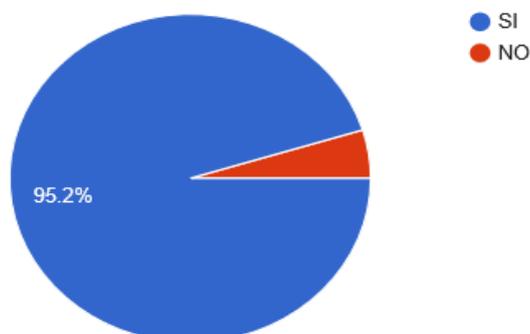
Se puede ver que el 95.2% de los encuestados han manifestado no estar de acuerdo con la implementación de las salvaguardias, mientras que el 4,8% si están de acuerdo.

Interpretación:

Al tener el conocimiento adecuado de lo que son las salvaguardas y todo lo que esto implica, la mayor parte de los encuestados no están de acuerdo con su implementación, sin embargo, una parte pequeña si está de acuerdo.

6) ¿Cree usted que las relaciones comerciales Ecuador Colombia se han visto afectadas por la implementación de las salvaguardias?

Ilustración 12. Afectación de las salvaguardias



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

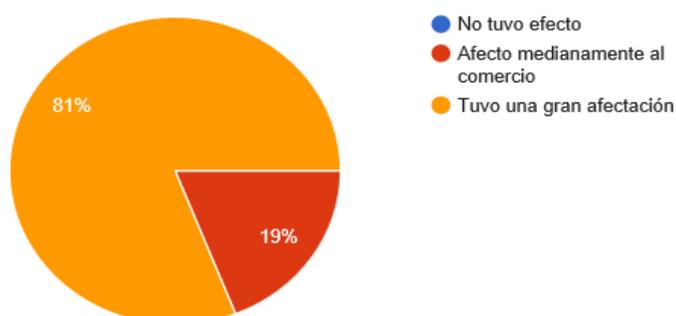
El 95.2% de los encuestados que si han sido afectadas las relaciones Ecuador Colombia al momento que se implementaron las salvaguardias, mientras que el 4.8% considera que no afectado en nada esto.

Interpretación:

Como se pudo ver anteriormente la mayor parte de los encuestados no está de acuerdo con la implementación de las salvaguardias, ya que si se han visto afectados en las relaciones comerciales y en esto están de acuerdo casi todos los encuestados, pero una pequeña parte menciona que no se ha visto afectada.

7) ¿Qué efectos tuvo las salvaguardias en el comercio que usted realiza?

Ilustración 13. Efectos de las salvaguardias



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

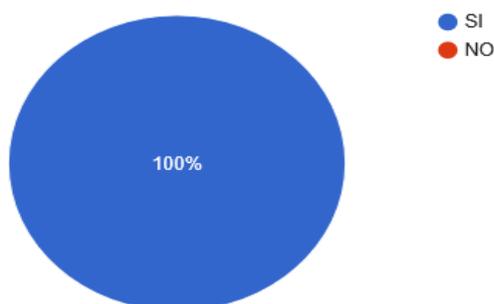
El 81% ha manifestado que tuvieron una gran afectación en el comercio que realizan, al momento de la implementación de las salvaguardias, mientras que el 19% ha mencionado se tuvo una afectación mediana al comercio.

Interpretación:

Complementando a lo anteriormente analizado, se puede ver con esta pregunta que la mayor parte de los encuestados ha mencionado que se ha tenido una gran afectación con las salvaguardias, mientras que otros consideran que tuvo una mediana afectación, lo que quiere decir que de una u otra forma todos los encuestados se vieron afectados.

8) ¿Cree usted que el sector del transporte pesado se ha visto afectado por esta medida?

Ilustración 14. Afectación en el transporte pesado



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

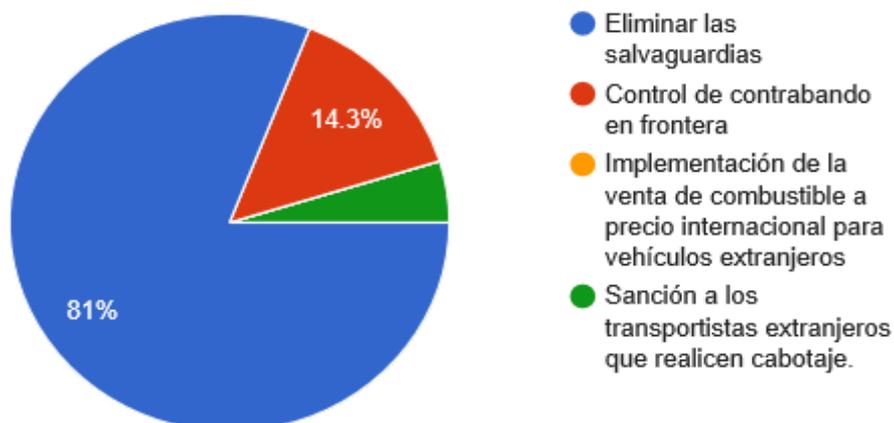
El 100% de los encuestados han mencionado que el sector del transporte pesado si se ha visto afectado con las medidas de salvaguardias implementadas.

Interpretación:

Se puede ver que todos los encuestados han mencionado que el sector de transporte pesado se ha visto afectado en su trabajo diario, lo que ocasionando inconformidad con la implementación de las salvaguardias.

9) ¿Ante ello, cuál cree que serían las medidas que se plantearían para reajustar el sector transportista?

Ilustración 15. Reajuste en el sector del transporte pesado



Fuente: (Google Forms, 2017)

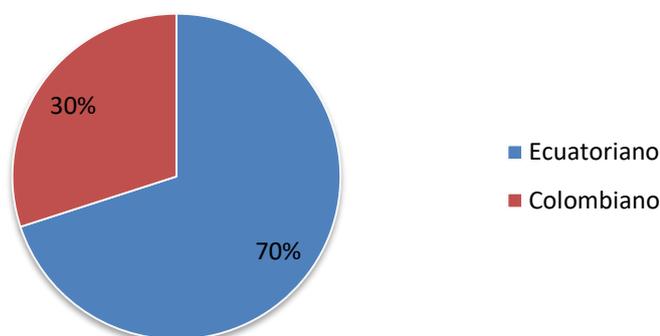
Análisis:

El 81% de los encuestados considera como medida para plantear un reajuste en el sector de transporte pesado, eliminar las salvaguardias, el 14.3% menciona que se debe realizar un control de contrabando en la frontera, mientras que el 4.8% considera que se debe sancionar a los transportistas extranjeros que realizan cabotaje.

Interpretación:

Las medidas que podrían ser plantadas para reajustar al sector de los transportistas, en una gran aceptación es la de eliminar las salvaguardias, es decir, que los transportistas encuestados consideran que esta es la solución más efectiva para que su trabajo vaya mejorando, pero también hay otras alternativas como el control de contrabando en la frontera que es aceptada por una gran parte. Además el control de cabotaje sería una de las soluciones que se pueden tomar en cuenta para su implementación.

10) Señale que tipo de transportista es usted. Continuar con la encuesta solo si su respuesta es ecuatoriano.

Ilustración 16. Tipo de transportista

Fuente: (Google Forms, 2017)

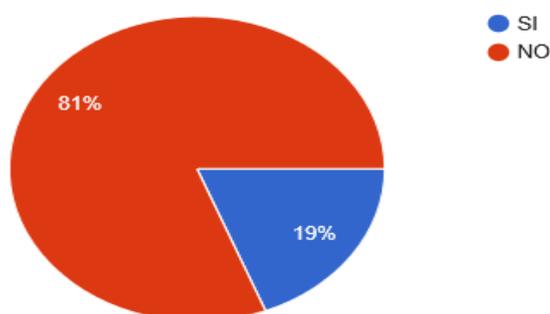
Análisis:

Se puede ver que el 70% de los encuestados son transportistas ecuatorianos, mientras que el 30% son transportistas colombianos. Con lo cual las preguntas restantes solo las contestaron los transportistas de Ecuador.

Interpretación:

La mayor parte de las personas que ayudaron con la encuesta son ecuatorianos, y pudieron contestar las siguientes preguntas, las mismas que por parte de los transportistas colombianos se terminó en esta pregunta.

11) ¿Cree usted que la medida implementada por el gobierno ecuatoriano de declarar a Tulcán zona deprimida sirvió para activar le economía de dicho sector?

Ilustración 17. Medidas en Tulcán

Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

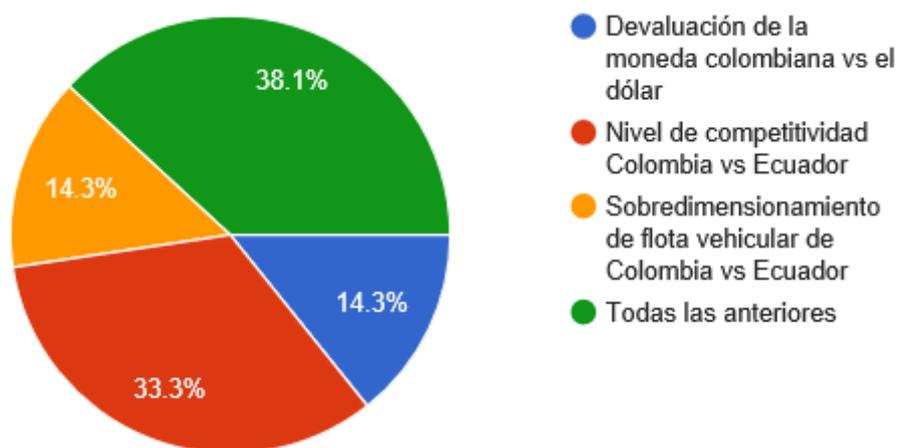
Se puede ver que el 81% de los encuestados han mencionado que las medidas implementadas por el gobierno ecuatoriano de declarar a Tulcán zona deprimida no ha servido para activar la economía del sector, mientras el 19% considera que si han servidos tales medidas.

Interpretación:

La mayor parte de los encuestados ha indicado que la medida implementada por el gobierno central de declarar a Tulcán como zona deprimida fue una herramienta, pero no una solución, porque no existió un cambio representativo en la dinámica económica en la zona.

12) ¿Cuáles cree que fueron los factores que impidieron que la propuesta fuese favorable para el sector:

Ilustración 18. Factores de impedimento



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

El 33.3% de los encuestados ha manifestado que el nivel de competitividad Colombia vs Ecuador es uno de los factores que impiden que la propuesta fuese favorable para el sector, mientras que un 14.3% considera que la devaluación de la moneda colombiana y el sobredimensionamiento de la flota vehicular que se tiene en ambos países son otros factores y un 38.1% que todos los factores antes mencionados son los que impiden que la propuesta sea positiva.

Interpretación:

Se puede analizar que la mayor parte de los encuestados consideran que los factores que impidieron que la propuesta fuese favorable es el sobredimensionamiento de flota vehicular de Colombia Vs Ecuador, mientras que otros piensan que los factores fueron la devaluación de la moneda colombiana vs dólar o el nivel de competitividad de los dos países e incluso otros grupo considera que hubo implicación de los tres factores antes mencionados para que la propuesta no fuese favorable para su trabajo diario.

13) ¿Considera al sector de transporte de carga pesada como un eje fundamental para el desarrollo económico del país?



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

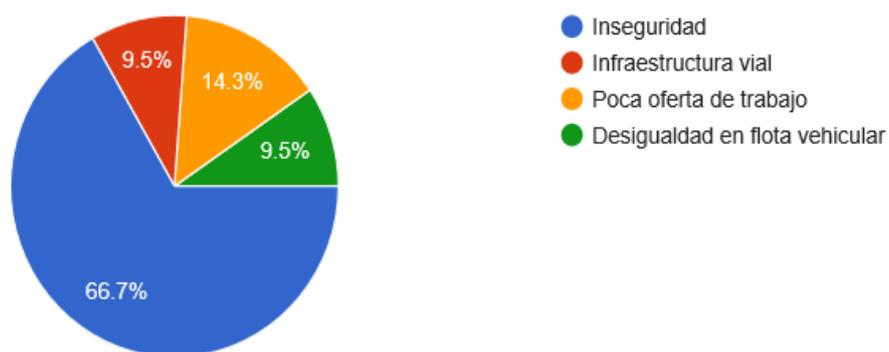
El 100% de los encuestados ha mencionado que el sector de transporte de carga pesada si es un eje fundamental para el desarrollo económico del país.

Interpretación:

Los encuestados en su totalidad consideran que el transporte de carga pesada que es su actividad de trabajo ayuda o es fundamental para el desarrollo del Ecuador, este se puede considerar ya que a diario transportan toda clase de mercadería que hace posible el comercio internacional.

14) ¿Cuál es el mayor problema que existe para realizar transporte internacional de mercancías de Ecuador a Colombia?

Ilustración 20. Problemas para realizar transporte internacional



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

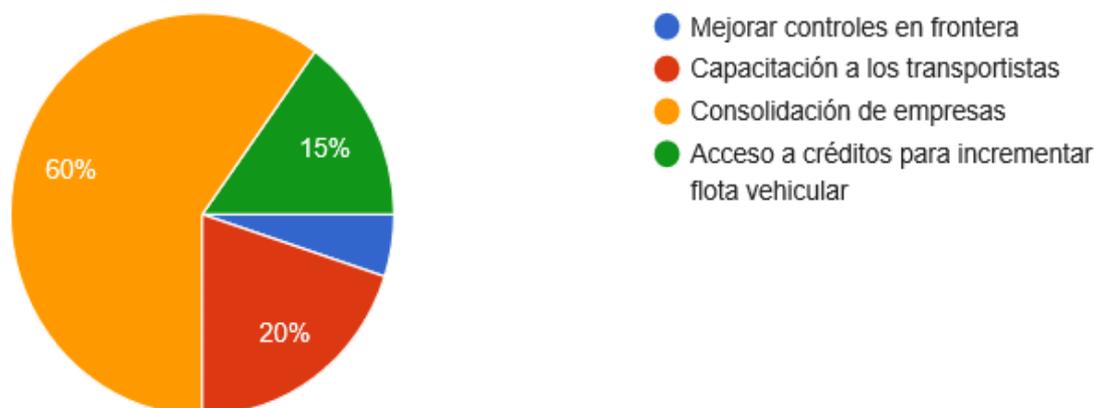
Se puede analizar que el 66.7% de los encuestados ha mencionado que la inseguridad es el mayor problema que se tiene para realizar el transporte internacional de mercancías, mientras que un 14.3% cree que la poca oferta de trabajo es el mayor problema, y 9.5% que la infraestructura vial y la desigualdad en la flota vehicular son los mayores dificultades que presenta el sector.

Interpretación:

La mayor parte de los encuestados consideran que la inseguridad es el mayor problema que existe para realizar transporte internacional de mercancías entre los dos países objeto de estudio, sin embargo hay otros que consideran que los mayores problemas son la infraestructura vial, la poca oferta de trabajo o la desigualdad de flota vehicular, con lo cual se puede mencionar que cualquiera que sea el inconveniente existe todavía problemas para el trabajo diario del transporte de carga.

15) ¿Cuáles considera usted que son las necesidades como sector, para poder competir con Colombia?

Ilustración 21. Problemas para realizar transporte internacional



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

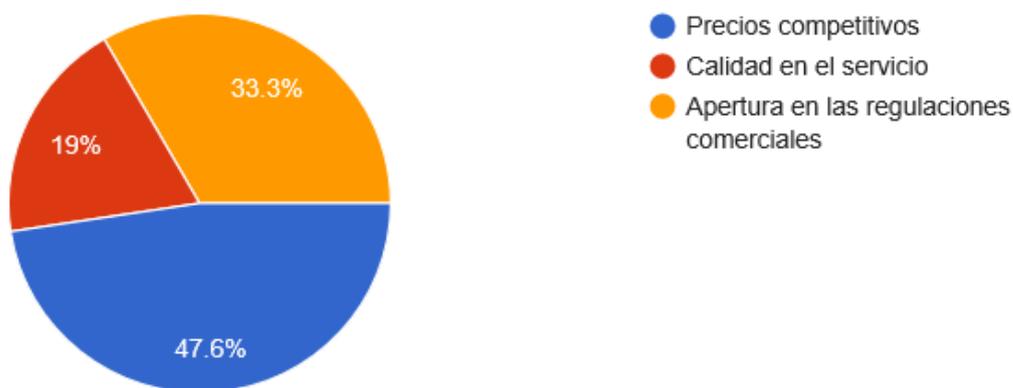
Se puede ver en la ilustración que el 60% de los encuestados, cree que la consolidación de las empresas es una necesidad del sector para poder competir de la mejor manera con Colombia, el 20% considera que la capacitación de los transportistas es necesario, un 15% considera fundamental el acceso a créditos para incrementar la flota vehicular, mientras que un 5% considera que sería preciso mejorar los controles en la frontera.

Interpretación:

Los encuestados en su gran mayoría han considerado que la consolidación de las empresas, ayudaría para poder competir de la mejor manera con Colombia, pero también existen otras opciones como el mejorar los controles en la frontera, accesos a créditos para incrementar la flota vehicular y la capacitación de los transportistas, como se puede ver existen diversas opciones que se puede considerar para que la flota ecuatoriana pueda ser más competitiva ante la colombiana.

16) ¿Cómo puede el sector exportador aumentar el servicio de transporte de carga?

Ilustración 22. Aumento del servicio de transporte



Fuente: (Google Forms, 2017)

Análisis:

El 47.6% de los encuestados ha manifestado que los precios competitivos podrían ayudar a que el sector exportador aumente el servicio de transporte de carga, el 33.3% considera que la apertura en las regulaciones comerciales ayudaría y el 19% cree que la calidad en el servicio sería lo más conveniente.

Interpretación:

Para que el sector exportador pueda aumentar el servicio de transporte de carga según los encuestados se debe tener unos precios competitivos, además de tener apertura a las regulaciones comerciales y mejorar en la calidad en el servicio con lo cual, podrían tener mayores posibilidades de incrementar su trabajo.

Fase 3: Validación del Proyecto de Investigación y Desarrollo

1. Resumen de observación

A través del presente estudio se ha podido identificar por medio de las encuestas, que el transporte internacional de mercancías trabaja bajo alguna federación o Asociación entre las cuales se puede identificar la ANDINATIC, FENATRAPE, ATPC, ACC y COLFECAR, las mismas que son de los dos países, sin embargo, hay varios transportistas que trabajan de manera independiente. Pese a esto, en su totalidad conocen las causas de la aplicación de las salvaguardias, además de poderlas identificar. Con todo esto en su gran mayoría no están de acuerdo con la implementación de las salvaguardias.

Ya que se mencionan, si la implementación de las salvaguardias ha afectado a las relaciones comerciales con el vecino país de Colombia, por tal motivo consideran los transportistas que, para reajustar el sector se debería eliminar las salvaguardias, realizar el control de contrabando en la frontera entre otras acciones que ayude al sector.

Además se pudo identificar en el estudio que a pesar de los inconvenientes que tiene este sector es uno de los ejes fundamentales para el desarrollo económico del país para lo cual fue importante realizar el análisis de las Importaciones y Exportaciones para lo cual se tomaron los datos proporcionados por la Aduana del Ecuador SENA, para los años comprendidos del 2014-2016, datos que solo comprenden el transporte terrestre excluidos las cantidades que se realizan en el comercio marítimo y aéreo (SENA, 2017).

2. Inducción

La inducción es el mecanismo y resultado de obtener o extraer, a partir de concluyentes observaciones o prácticas particulares a una noción más general, situación que se aplica en el presente análisis como se detalla a continuación:

La implementación de las salvaguardias por parte del gobierno central del Ecuador, ha traído consigo un impacto participativo productivo en las cadenas de distribución de bienes importados, en el sector de transporte pesado de carga internacional, pese a esto las salvaguardias tienen el objeto de equilibrar la balanza comercial que por varios años ha sido negativa para Ecuador y de esta manera mejorar el comercio ecuatoriano, es decir,

que los productos nacionales salgan más a mercados internacionales como a Colombia y de esta manera los transportistas puedan aumentar su trabajo trasladando mercancías desde Ecuador hacia Colombia en mayor medida.

Las salvaguardias aplicadas en Ecuador son sobretasas arancelarias para el 32% de las importaciones, esta medida afecta directamente al transporte ya que este sector permite que los bienes y productos que son importados, sean llevados desde el punto de origen hacia los destinos finales que son los consumidores; lo mismo ocurre con la producción interna tanto industrial como comercial ya que los vehículos de transporte son los que movilizan los bienes de consumo a los distintos mercados del país.

La aplicación de las salvaguardias como medida de equilibrio de la balanza de pagos; ha perjudicado al sector importador del país debido a que se incrementa un 32% en el valor de los productos importados y por ende se reduce la demanda de dichos productos. Esta medida implementada se justifica en la búsqueda de mitigar los impactos en la economía nacional producto de la caída de los precios del petróleo y la apreciación del dólar, ya que dichas circunstancias han provocado que los países vecinos devalúen su moneda y se haga mucho más barato el comprar ciertos productos fuera del País.

Las salvaguardias aplicadas en Ecuador son sobretasas arancelarias para el 32% de las importaciones, con las que se busca reducir \$2.200 millones de importaciones, esta medida afecta directamente al transporte ya que este sector permite que los bienes y productos que son importados, sean llevados desde el punto de origen hacia los destinos finales que son los consumidores; lo mismo ocurre con la producción interna tanto industrial como comercial ya que los vehículos de transporte son los que movilizan los bienes de consumo a los distintos mercados del país.

Esta reducción de importaciones produce que se reduzca la cantidad de importaciones y exportaciones del País y por ende que la demanda de transporte de carga también se vea afectada.

3. Hipótesis

¿Existió un efecto sobre la balanza de pagos del comercio internacional entre la República Ecuador y la República de Colombia a través de las barreras técnicas al comercio implementadas por Ecuador?

4. Probar la hipótesis por experimentación

La hipótesis se puede verificar mediante el análisis de las importaciones y exportaciones entre ambos países como sigue:

Importaciones

Los aranceles de salvaguardia aplicados por el gobierno ecuatoriano a los bienes importados desde marzo del 2015, fue una medida para revertir el impacto que estaba viviendo el país por la caída en el precio del petróleo que afectó a muchos países que exportan este producto y sus materias primas.

Con la caída en el precio de un barril desde 2014, los países exportadores de petróleo han devaluado intencionalmente su moneda en los mercados mundiales. Esto dio lugar a tener liquidez dentro de los países a pesar de tener menos ingresos.

Sin embargo, a diferencia de otros países, Ecuador no ha realizado estos procesos de devaluación por no tener su propia moneda. Lo que significa que la disponibilidad del dinero dentro de la economía nacional se vuelve más restringida, esto conlleva a implementar varias medidas como las salvaguardias que tienen como finalidad el aumento en el precio de los bienes importados; disminuyendo la compra de esos bienes y de esta manera pueda cambiar el comportamiento de los consumidores a preferir el producto de producción nacional, dando como consecuencia mayor liquidez en el país.

En base a lo anteriormente mencionado en los años 2014-2016, las importaciones tuvieron el siguiente comportamiento detallado por cada mes en kg y en valor (negociación CIF en dólares) como se puede ver en la siguiente tabla:

Tabla 4. Totales de las Importaciones en cantidad y valor CIF

IMPORTACIONES						
Años	2014		2015		2016	
Meses	Kg	CIF (En Dólares)	Kg	CIF (En Dólares)	Kg	CIF (En Dólares)
Enero	42.063.229,46	\$97.539.843,54	33.257.688,17	\$83.204.469,83	25.159.066,38	\$59.853.941,52
Febrero	43.632.303,57	\$112.230.988,52	39.550.202,33	\$111.079.329,09	25.862.075,69	\$64.599.010,34
Marzo	37.372.258,10	\$110.798.239,76	28.531.417,41	\$109.078.313,93	25.590.081,02	\$61.314.708,45
Abril	37.637.768,00	\$112.396.277,86	40.596.452,40	\$104.855.684,42	25.927.652,48	\$73.034.912,98
Mayo	38.872.507,39	\$122.070.833,17	36.864.016,10	\$93.339.658,51	28.354.435,57	\$64.946.341,86
Junio	37.358.348,74	\$114.988.741,23	36.700.172,31	\$91.977.408,40	19.240.070,00	\$54.457.558,42
Julio	45.450.727,22	\$127.143.522,78	38.516.072,93	\$89.106.570,89	11.646.628,50	\$44.119.915,01
Agosto	36.403.992,20	\$120.829.833,16	46.129.050,56	\$106.768.426,19	42.219.904,41	\$97.904.000,68
Septiembre	40.174.146,09	\$126.327.077,37	34.244.161,92	\$90.610.818,88	35.430.145,97	\$97.303.623,31
Octubre	43.700.790,96	\$128.776.072,58	34.944.003,93	\$82.592.670,13	29.170.996,73	\$86.233.401,27
Noviembre	38.987.697,49	\$122.788.748,98	30.890.035,21	\$76.802.648,03	33.815.732,69	\$75.354.310,84
Diciembre	44.043.527,55	\$129.791.346,40	32.261.011,97	\$81.125.270,11	34.258.953,92	\$76.539.494,88
TOTAL	485.697.296,78	\$1.425.681.525,35	432.484.285,23	\$1.120.541.268,41	336.675.743,35	\$855.661.219,55

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

En base a la tabla se puede identificar lo siguiente:

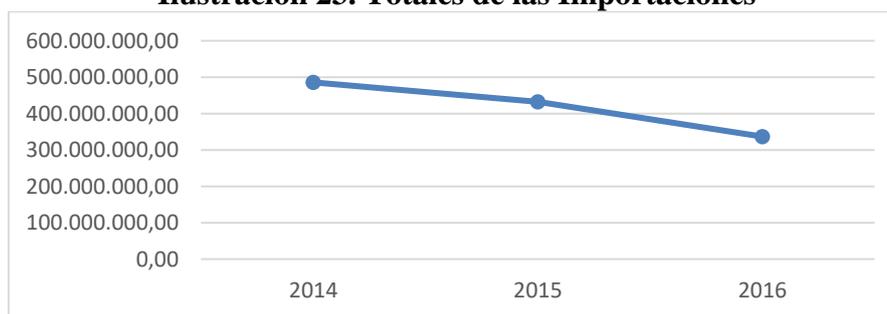
Tabla 5. Totales de las Importaciones en Kg

Años	Kg
2014	485.697.296,78
2015	432.484.285,23
2016	336.675.743,35

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Ilustración 23. Totales de las Importaciones



Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Se puede ver que el comportamiento de las importaciones en kilogramos, tiene una clara tendencia a la baja en los tres años analizados, es decir, que desde el año 2014 las importaciones ya venían tendiendo a la baja, y se mantuvo hasta el 2016. Aún con esta tendencia no se puede concluir claramente si las salvaguardias son las que tuvieron efecto

directo sobre las importaciones, puesto que la tendencia en el país en general al consumo disminuyó, sin embargo, es un primer indicador de una tendencia a la baja.

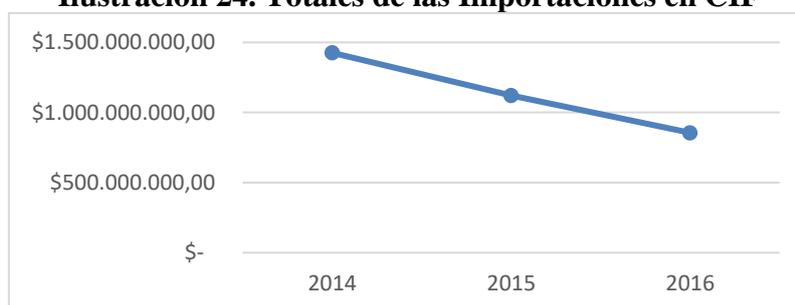
Tabla 6. Totales de las Importaciones en CIF

Años	CIF (En Dólares)
2014	\$1.425.681.525,35
2015	\$1.120.541.268,41
2016	\$855.661.219,55

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Ilustración 24. Totales de las Importaciones en CIF

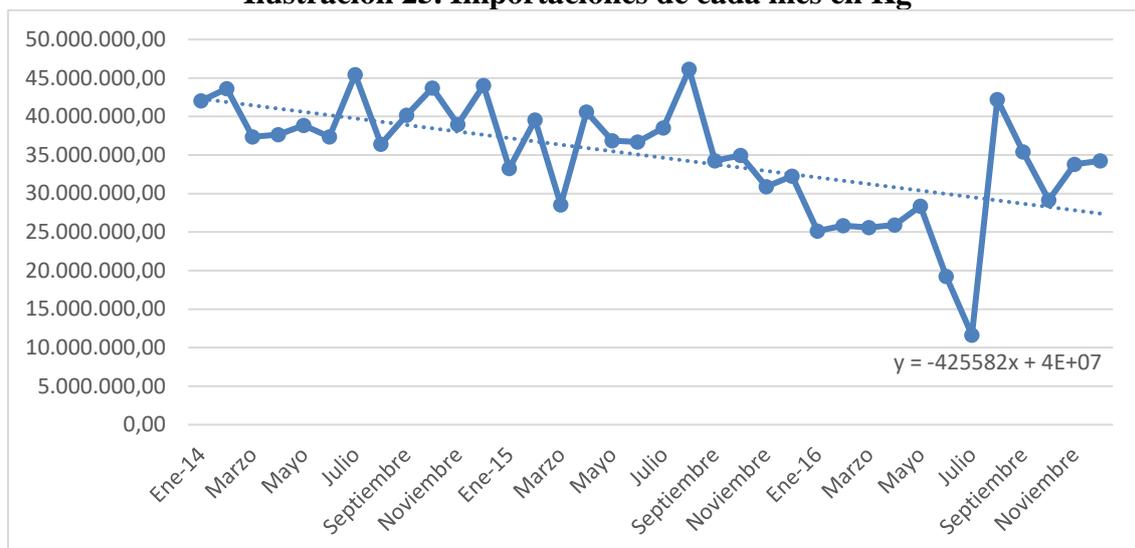


Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

De la misma manera sucede cuando se analiza en valor CIF los totales de los distintos años analizados, con una tendencia hacia la baja en las importaciones.

Para profundizar y comprender lo que sucedió con las importaciones al momento de la implementación de las salvaguardias, se analiza mes a mes los tres años 2014, 2015 y 2016 obteniendo lo siguiente:

Ilustración 25. Importaciones de cada mes en Kg

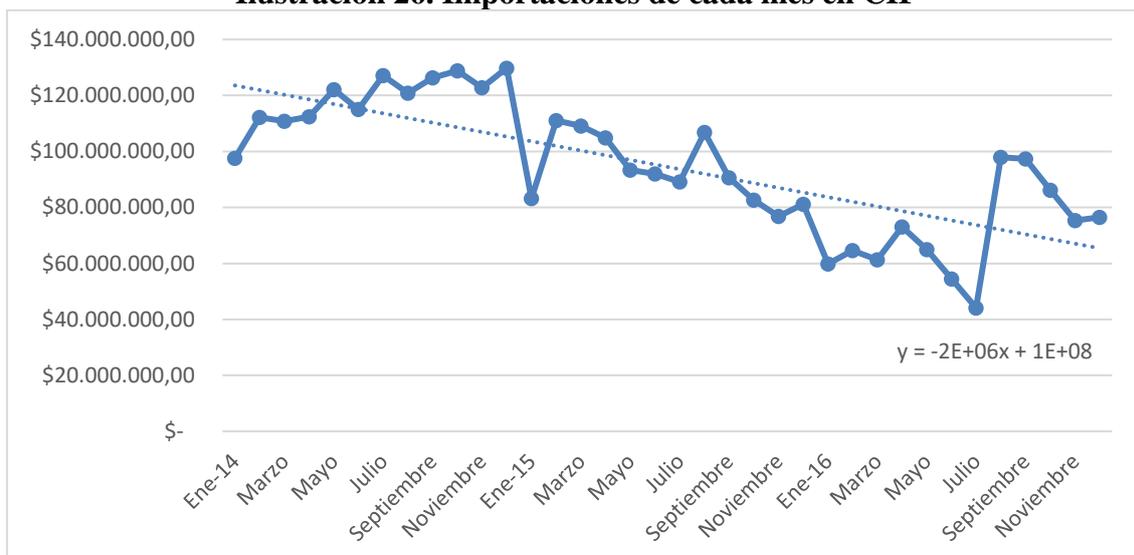
Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Como se puede observar, la tendencia de las importaciones desde Colombia a Ecuador ha mantenido una tendencia hacia la baja desde el año 2013, con un decremento algo mayor, disminuyendo en 27% las importaciones de un mes a otro al momento del implemento de las salvaguardias en marzo del 2015, sin embargo, para abril del mismo año esto cambió y se incrementó un 42%, es decir incrementándose un 2% en relación a las importaciones de febrero, lo que puede indicar que si bien al momento de implementar las salvaguardias, las importaciones pudo existir un impacto, pero a los siguientes meses inmediatos, no tuvo efecto directo, sino que los importadores mantuvieron sus ventas, ya sea con mayor precio, con menor utilidad o una mezcla de ambos, aspectos que se puede deducir con los siguientes análisis.

Posteriormente sí se observa una tendencia general a la baja, pero a partir de septiembre del año 2015, lo cual puede tener una mayor explicación debido a la disminución del consumo en el Ecuador a razón de la desaceleración de la economía en general.

Al momento de analizar las importaciones en valor (CIF en dólares), se observa una tendencia a la baja a partir de marzo del 2015, donde las salvaguardias se implementaron en el país, como se puede ver en la siguiente ilustración:

Ilustración 26. Importaciones de cada mes en CIF

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Exportaciones

La economía ecuatoriana se ha caracterizado por ser proveedora de materias primas en el mercado internacional y al mismo tiempo importadora de bienes y servicios de mayor valor agregado. De tal manera que el país ha venido impulsando la industria nacional, a través del gobierno central, el mismo que ha implementado varias estrategias para que la industria ecuatoriana pueda competir con productos de calidad a nivel nacional e internacional, sobre todo en este último donde se ha venido impulsando las exportaciones, por las entidades pertinentes, pese a estos esfuerzos conjuntos entre empresarios y entidades del gobierno, las exportaciones hacia el vecino país de Colombia no ha tenido el repunte necesario, con lo cual se puede analizar que en los años 2014, 2015 y 2016 se ha tenido estos indicadores presentados en la siguiente tabla:

Tabla 7. Totales de las Exportaciones en cantidad y valor CIF

EXPORTACIONES						
Años	2014		2015		2016	
Meses	Kg	CIF (En Dólares)	Kg	CIF (En Dólares)	Kg	CIF (En Dólares)
Enero	49.159.736,02	\$ 61.454.798,27	45.015.164,50	\$ 62.314.180,22	32.013.850,54	\$ 32.459.908,38
Febrero	45.331.385,85	\$ 62.802.927,14	40.810.597,89	\$ 60.749.941,96	45.253.270,04	\$ 43.815.992,42
Marzo	50.492.406,24	\$ 61.012.543,14	36.427.275,28	\$ 44.701.963,22	45.570.623,81	\$ 43.151.573,43
Abril	45.442.879,66	\$ 62.566.127,56	43.509.783,48	\$ 56.694.325,96	44.167.197,41	\$ 40.113.380,37
Mayo	46.174.001,08	\$ 68.347.187,71	41.739.000,19	\$ 48.592.399,33	48.579.125,93	\$ 43.928.741,86
Junio	45.835.658,56	\$ 64.027.523,88	39.214.663,01	\$ 46.026.920,86	42.161.653,85	\$ 35.302.051,69
Julio	50.417.786,37	\$ 68.096.257,97	43.720.262,72	\$ 47.765.780,94	34.841.467,89	\$ 27.631.584,75
Agosto	46.727.160,36	\$ 64.991.254,91	40.560.040,85	\$ 50.789.071,39	56.731.739,23	\$ 49.190.077,39
Septiembre	48.037.571,54	\$ 65.335.764,45	42.620.907,60	\$ 42.563.084,83	50.734.540,87	\$ 48.814.496,46
Octubre	48.243.975,96	\$ 65.901.354,60	50.832.851,53	\$ 47.755.745,42	49.700.584,02	\$ 48.489.237,11
Noviembre	45.035.997,74	\$ 63.340.234,64	47.272.942,88	\$ 46.106.893,86	42.307.363,19	\$ 43.622.951,54
Diciembre	51.359.419,31	\$ 62.316.774,20	45.749.879,87	\$ 45.999.273,59	47.811.596,88	\$ 51.273.138,29
TOTAL	572.257.978,67	\$ 770.192.748,47	517.473.369,80	\$ 600.059.581,57	539.873.013,68	\$ 507.793.133,69

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

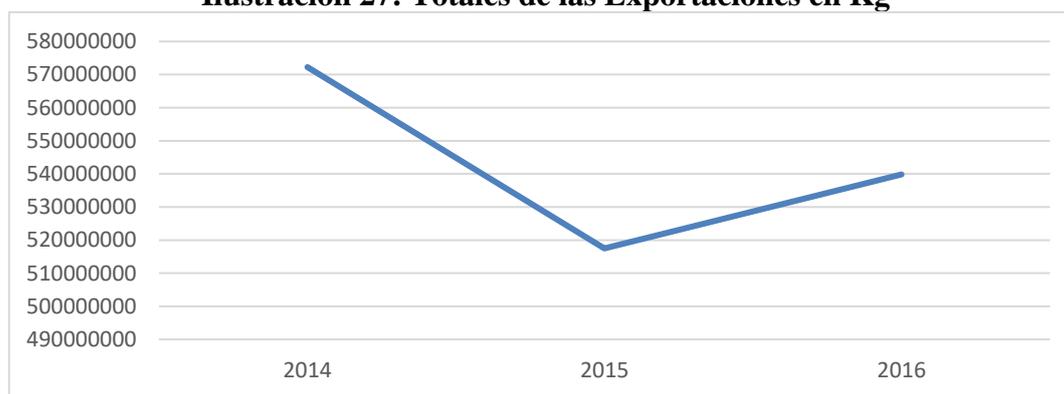
Con lo cual se ha podido identificar lo siguiente:

Tabla 8. Totales de las Exportaciones en Kg

Años	Kg
2014	572257978,7
2015	517473369,8
2016	539873013,7

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Ilustración 27: Totales de las Exportaciones en Kg

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Como se puede analizar, la tendencia desde el 2014 en las exportaciones estudiadas en Kg, ha sido descendente, sin embargo, a partir del 2015 esta tendencia ha mejorado y las exportaciones hacia Colombia han tenido un leve incremento.

Al analizar los mismos totales, pero en CIF en dólares se tiene lo siguiente:

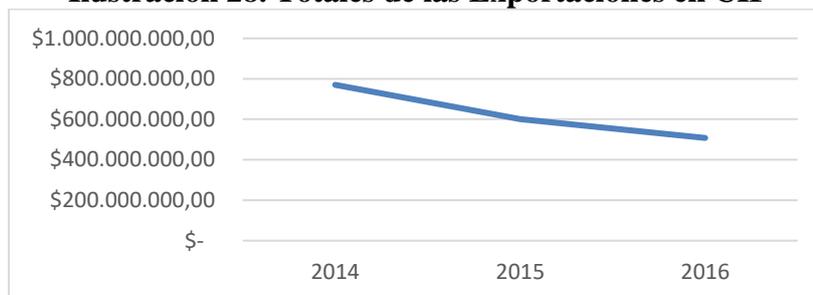
Tabla 9. Totales de las Exportaciones en CIF

Años	CIF
2014	\$ 770.192.748,47
2015	\$ 600.059.581,57
2016	\$ 507.793.133,69

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Ilustración 28. Totales de las Exportaciones en CIF



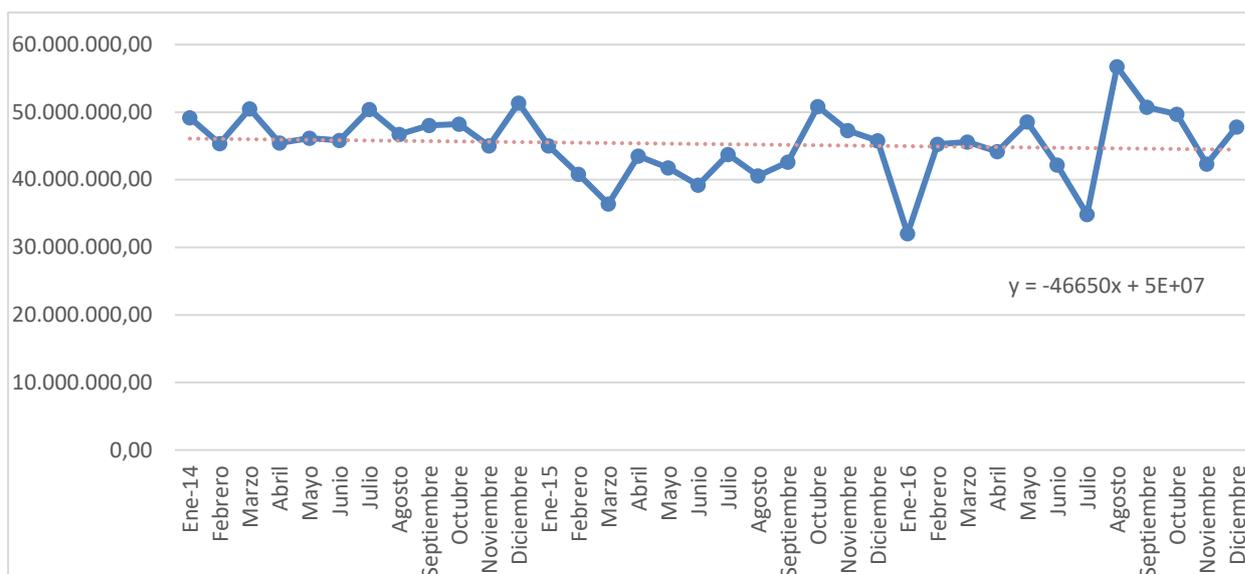
Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Como se puede ver, pese a que las exportaciones en volumen de ventas, hacia Colombia han ido incrementando a partir del 2015, esto no sucede al momento de analizarlas en valores CIF dólares, ya que esta tendencia es hacia la baja, debido a la devaluación que tiene el vecino país en su moneda que ha venido fluctuando de 2,6 pesos a 3,1 pesos, dicho de otra manera que por cada 2.600 pesos o 3.100 pesos se tiene un dólar, es decir que la moneda Colombiana se va depreciando constantemente, lo que hace que el Ecuador en Kg haya exportado más pero en valores monetarios han representado menos dólares de ingresos hacia el país.

Para poder conocer de mejor manera como se han venido manejando las exportaciones en volumen desde Ecuador a Colombia mes a mes se identifica la siguiente ilustración:

Ilustración 29. Exportaciones de cada mes en Kg



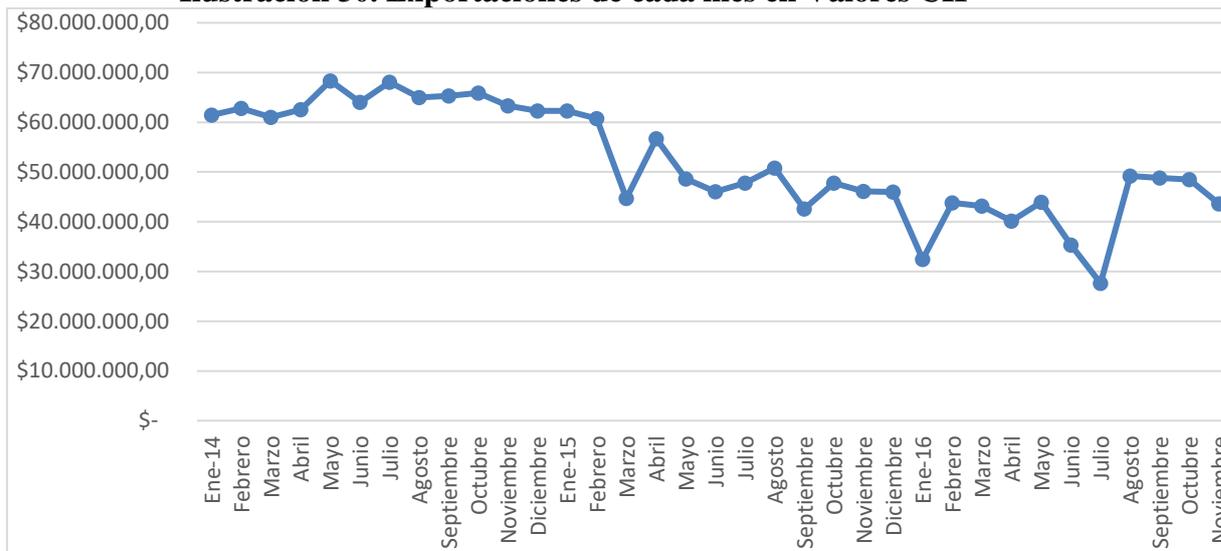
Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Se puede analizar que las exportaciones desde Ecuador a Colombia han tenido una tendencia sostenida hasta enero del 2015, luego se observa picos altos y bajos, lo más importantes es una disminución importante de -30% en enero del 2016 y un incremento de 63% en agosto del mismo año.

En general se puede mencionar que las exportaciones hablando en volumen, se ha mantenido constante, es decir, que el comercio de exportaciones se ha mantenido con Colombia con sus variaciones, de tal manera que se maneja un margen casi constante.

Al momento de analizar las exportaciones en valor (CIF en dólares), se observa una tendencia a la baja a partir de marzo del 2015, donde las salvaguardias se implementaron en el país, como se puede ver en la siguiente ilustración:

Ilustración 30. Exportaciones de cada mes en Valores CIF

Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Esta tendencia se evidencia, porque pese a que se ha venido exportando en volumen a Colombia, en valores monetarios no se ha reflejado de la misma manera, uno de los factores es la depreciación del peso colombiano y a su vez la apreciación del dólar, lo que significa que, pese a que se exporta en las mismas cantidades, la cantidad pagada por las mercancías es menor.

Respondiendo a la hipótesis planteada en el presente estudio de investigación, se ha podido detectar que las salvaguardias implementadas por el gobierno ecuatoriano si han tenido un impacto participativo productivo en las cadenas de distribución de bienes importados del sector del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional entre Ecuador y Colombia. Ya que se ha podido analizar que la balanza comercial pese al valor negativo que se ha mantenido durante los años analizados a partir de marzo del 2015 que fue la fecha donde se aplicaron las salvaguardias el país ha tenido un incremento en este indicador.

Es decir que el Ecuador empezó con las medidas tomadas a exportar más de lo que importa cómo se ha analizado en la ilustración 30. En donde se ve claramente que la tendencia de la balanza comercial ha ido paulatinamente creciendo, es decir, que se ha tenido una tendencia creciente hablando en términos CIF.

Eso también ocurre al hablar de Kg en donde también se analizó una clara tendencia a la baja en los tres años analizados, es decir, que desde el año 2014 las importaciones ya venían tendiendo a la baja, y se mantuvo hasta el 2016. Lo mismo ocurre en las exportaciones en Kg que la tendencia desde el 2015 ha sido creciente.

Lo que indica que las salvaguardias tuvieron su efecto esperado, en donde el comercio nacional fuese impulsado de mejor manera hacia el vecino país de Colombia, y se pueda exportar los productos ecuatorianos en mayor cantidad e ir mejorando la balanza comercial, que como se mencionó anteriormente se ha mantenido negativa, pero se ve un crecimiento, que se ha mantenido con sus pequeñas variaciones a partir de la implementación de las salvaguardias.

5. Evaluación financiera

Para identificar financieramente los resultados del estudio, se toma como base el comportamiento de las importaciones y exportaciones en los años señalados, dando como resultado a su vez, el comportamiento de la balanza comercial; es decir:

$X - M = \text{BALANZA COMERCIAL}; x > m \text{ superávit o } m > x$
--

Déficit.

X: Exportaciones.

M: Importaciones.

A continuación, se detalla lo mencionado con anterioridad.

La balanza comercial Ecuador Colombia se la obtiene de las exportaciones menos las importaciones, con lo cual se tiene lo siguiente:

Tabla 10. Balanza Comercial en CIF

Meses	Exportaciones CIF (En Dólares)	Importaciones CIF (En Dólares)	Balanza Comercial
Ene-14	\$61.454.798,27	\$97.539.843,54	\$-36.085.045,27
Febrero	\$62.802.927,14	\$112.230.988,52	\$-49.428.061,38
Marzo	\$61.012.543,14	\$110.798.239,76	\$-49.785.696,62
Abril	\$62.566.127,56	\$112.396.277,86	\$-49.830.150,30
Mayo	\$68.347.187,71	\$122.070.833,17	\$-53.723.645,46
Junio	\$64.027.523,88	\$114.988.741,23	\$-50.961.217,35
Julio	\$68.096.257,97	\$127.143.522,78	\$-59.047.264,81
Agosto	\$64.991.254,91	\$120.829.833,16	\$-55.838.578,25
Septiembre	\$65.335.764,45	\$126.327.077,37	\$-60.991.312,92
Octubre	\$65.901.354,60	\$128.776.072,58	\$-62.874.717,98
Noviembre	\$63.340.234,64	\$122.788.748,98	\$-59.448.514,34
Diciembre	\$62.316.774,20	\$129.791.346,40	\$-67.474.572,20
Ene-15	\$62.314.180,22	\$83.204.469,83	\$-20.890.289,61
Febrero	\$60.749.941,96	\$111.079.329,09	\$-50.329.387,14
Marzo	\$44.701.963,22	\$109.078.313,93	\$-64.376.350,71
Abril	\$56.694.325,96	\$104.855.684,42	\$-48.161.358,46
Mayo	\$48.592.399,33	\$93.339.658,51	\$-44.747.259,18
Junio	\$46.026.920,86	\$91.977.408,40	\$-45.950.487,54
Julio	\$47.765.780,94	\$89.106.570,89	\$-41.340.789,95
Agosto	\$50.789.071,39	\$106.768.426,19	\$-55.979.354,80
Septiembre	\$42.563.084,83	\$90.610.818,88	\$-48.047.734,05
Octubre	\$47.755.745,42	\$82.592.670,13	\$-34.836.924,71
Noviembre	\$46.106.893,86	\$76.802.648,03	\$-30.695.754,17
Diciembre	\$45.999.273,59	\$81.125.270,11	\$-35.125.996,52
Ene-16	\$32.459.908,38	\$59.853.941,52	\$-27.394.033,14
Febrero	\$43.815.992,42	\$64.599.010,34	\$-20.783.017,92
Marzo	\$43.151.573,43	\$61.314.708,45	\$-18.163.135,02
Abril	\$40.113.380,37	\$73.034.912,98	\$-32.921.532,61
Mayo	\$43.928.741,86	\$64.946.341,86	\$-21.017.600,00
Junio	\$35.302.051,69	\$54.457.558,42	\$-19.155.506,73
Julio	\$27.631.584,75	\$44.119.915,01	\$-16.488.330,26
Agosto	\$49.190.077,39	\$97.904.000,68	\$-48.713.923,29
Septiembre	\$48.814.496,46	\$97.303.623,31	\$-48.489.126,85
Octubre	\$48.489.237,11	\$86.233.401,27	\$-37.744.164,16
Noviembre	\$43.622.951,54	\$75.354.310,84	\$-31.731.359,29
Diciembre	\$51.273.138,29	\$76.539.494,88	\$-25.266.356,59

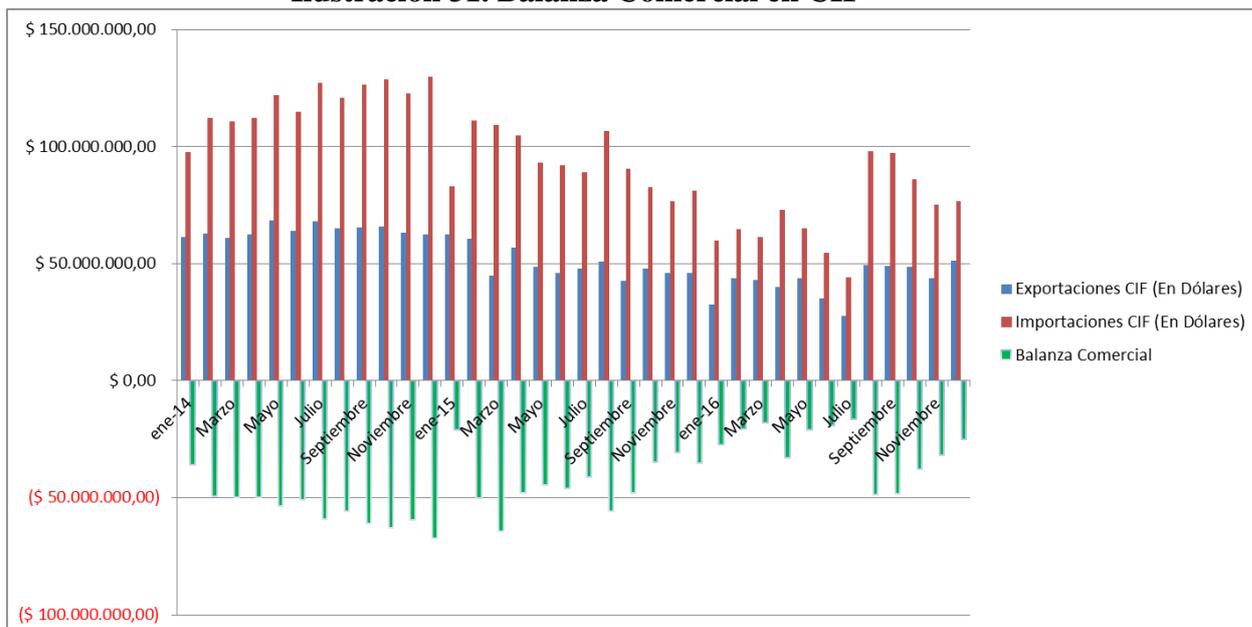
Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Se puede ver que las exportaciones menos las importaciones en CIF en dólares tiene una balanza comercial negativa, o tiene un déficit comercial, es decir, el valor monetario de lo que se importa desde Colombia excede el valor monetario de lo que exporta al

mismo país. Lo que indica que las tarifas de "salvaguardia" que están diseñadas para enfrentar el déficit comercial que se ha profundizado desde la caída en el precio del petróleo, en términos globales el gobierno nacional esperaba mejorar la industria nacional sin embargo no ha tuvo el efecto deseado, en las relaciones comerciales Ecuador-Colombia.

Ilustración 31. Balanza Comercial en CIF



Fuente: (SENAE, 2017).

Elaborado por: Gabriela Moreira

Pese a esto en marzo del 2015 cuando se implementaron las salvaguardias la balanza comercial tuvo un repunte, pero aún no superó el valor negativo que mantenía de \$-64.376.350,71, y el déficit comercial sería la tendencia en el país y con el paso de los meses esto no mejoraría, hasta diciembre del mismo año que se tuvo un valor de \$-35.125.996,52, es decir, que la tendencia fue ascendente en un -3%, pero como se mencionó anteriormente la balanza comercial sería negativa.

En definitiva, la balanza comercial del Ecuador con respecto a Colombia, es desfavorable, en consecuencia, representa un déficit para el país, esto se debe a que se tiene más importaciones que exportaciones.

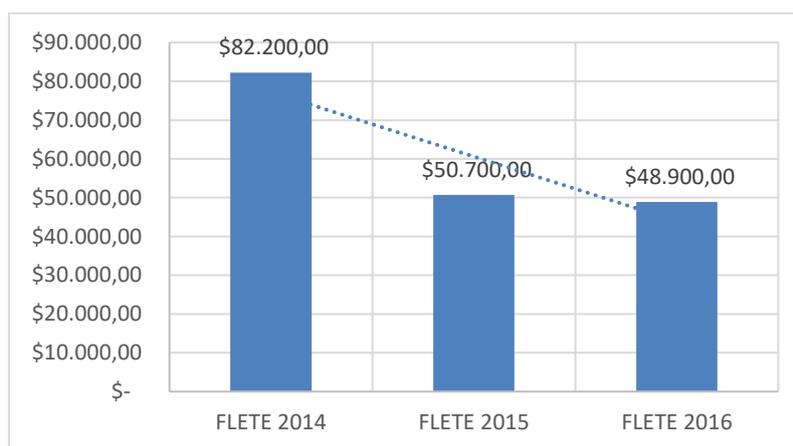
Esta información se corrobora a través de la entrevista realizada al Sr. Fernando Pantoja, Gerente General de la Empresa Apoloseven S.A.en la cual se determina lo siguiente:

Tabla 11: Ingreso Total Anuales por Fletes

RUTA	FLETE	2014		2015		2016	
		N° VIAJES POR VEHÍCULO (AÑO)	FLETE 2014	N° VIAJES POR VEHÍCULO (AÑO)	FLETE 2015	N° VIAJES POR VEHÍCULO (AÑO)	FLETE 2016
Quito - Ipiales	450,00	12	5.400,00	6	2.700,00	6	2.700,00
Guayaquil - Ipiales	800,00	60	48.000,00	42	33.600,00	36	28.800,00
Cuenca - Ipiales	1.000,00	12	12.000,00	6	6.000,00	9	9.000,00
Tumbes - Ipiales	1.400,00	12	16.800,00	6	8.400,00	6	8.400,00
TOTAL		96	\$ 82.200,00	60	\$ 50.700,00	57	\$ 48.900,00

Fuente: Investigación de campo - Entrevista
Elaborado por: Gabriela Moreira

Ilustración 32: Ingreso Total Anuales por Fletes



Fuente: Investigación de campo - Entrevista
Elaborado por: Gabriela Moreira

Como se puede observar en el gráfico se evidencia la baja que existe en el ingreso anual de las compañías de transporte de carga pesada internacional a partir de la aplicación de las salvaguardias (marzo de 2015). Del 2014 al 2016 los ingresos disminuyeron en un 41% por vehículo ocasionando una recesión en el sector transportista y afectando económicamente al país.

6. Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

La Balanza Comercial históricamente ha sido deficitaria para Ecuador y afecta al desarrollo del sector debido a la reducción de carga de importación y exportación.

El sector transportista de frontera ha formado varias organizaciones gremiales de representación con diferentes intereses como tener una representatividad dentro del transporte, obtener beneficios como gremio, o tener una buena organización para el trabajo cotidiano, y de esta manera poder mejorar la capacidad de negociación del sector.

Se puede concluir también que al implementar el instrumento para el levantamiento de información mediante google forms, se pudo observar que el 90.5% de los encuestados pertenecen alguna Federación o Asociación que realiza transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia, y conocen de las nuevas disposiciones legales de los dos países, generando que el 95.2% no estén de acuerdo con la implementación de las salvaguardias, ya que consideran que las mismas si han afectado las relaciones comerciales Ecuador Colombia y por ende al sector del transporte pesado.

Se identificó que los transportistas creen que para reactivar al sector de transporte pesado, se debe manejar precios competitivos y mejorar la calidad en el servicio.

También se pudo analizar que la medida implementada por el gobierno central de declarar a Tulcán como zona deprimida fue una herramienta, pero no una solución, porque no existió un cambio representativo en la dinámica económica en la zona.

En general se puede concluir que las salvaguardias han ayudado a que la balanza comercial del Ecuador vaya recuperándose paulatinamente en un 3% de promedio, sin embargo este indicador muestra valores negativos. Sin embargo las salvaguardias si han tenido un impacto negativo participativo productivo en las cadenas de distribución de bienes importados del sector del transporte pesado de carga internacional de mercancías por carretera en el marco del comercio internacional entre Ecuador y Colombia.

Recomendaciones

Incentivar la unificación de los gremios de transporte de carga pesada de la región fronteriza para ganar representatividad frente a los gobiernos de ambos países y que puedan mantener una flota competitiva con lo cual el servicio que ofertan pueda ser más eficiente y de esta forma ingresar en Colombia a prestar sus servicios.

Implementación del Centro Binacional de Atención en Frontera en Rumichaca para mejorar las condiciones de operación del transporte y agilizar procesos de control.

El contar con el dólar como moneda oficial del país permite que, junto a un conjunto de medidas de atracción a la inversión privada, las empresas puedan tener base sólidas en el país y puedan salir a buscar empresas extranjeras que inyecten capital para mejorar las condiciones de operación de estas empresas. Estas nuevas inversiones que vengan del exterior permitirán mejorar las condiciones de operación de las empresas del sector principalmente debido a la mejora en flota vehicular y el aumento del grado de asociatividad del sector, reduciendo las empresas unipersonales al mínimo.

El sector de transporte internacional del Ecuador debe generar espacios de asociación únicos que les permita ganar representatividad frente al gobierno nacional y de la misma manera frente a las autoridades del gobierno colombiano. El generar una sola asociación que integre a todas las empresas que operan en este sector y que se desempeñen como único interlocutor con las autoridades les permitirá que sus necesidades sean atendidas de mejor manera por las diferentes instituciones estatales. Existen beneficios que el Gobierno Nacional ha extendido al sector transportista que no han sido aprovechados por el sector debido a que no son conocidos o a que son considerados como muy complejos (Plan RENOVA, exoneración de llantas, entre otros). Muchas veces la gran variedad de gremios o asociaciones que representan al sector produce que sus pedidos se diluyan en intereses particulares de pequeños grupos y por ende que no se consigan verdaderos beneficios para todo el sector.

Generar empresas eficientes que provean de servicios integrales a la carga (consolidación, transporte y bodegaje) permitirá que los costos de exportación se

reduzcan y por ende que las condiciones de exportación de los productos ecuatorianos mejoren.

Trabajar coordinadamente entre ambos Estados para implementar la normativa vigente en el ámbito del transporte internacional o implementar sistemas tecnológicos para mejorar la operatividad en los controles.

Continuar con las mesas binacionales de transporte terrestre y potenciarlas como espacios de discusión de la problemática local y binacional para encontrar soluciones consensuadas para el beneficio del sector transportista de los dos países.

Mejorar condiciones de seguridad y eficiencia del transporte internacional de mercancías por carretera para convertirlo en el modo de transporte preferido para importaciones y exportaciones de los dos países.

7. Bibliografía

- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación- Introducción a la metodología científica*. Caracas: Editorial Episteme .
- Bajo, O. (2011). *Teorías del Comercio Internacional*. Barcelona-España: Bosh Anthony.
- BCE. (14 de 05 de 2017). *Producto Interno Bruto La economía ecuatoriana registró durante el primer trimestre de 2016 una variación trimestral de -1,9%*. Obtenido de www.bce.fin.ec: <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/899-producto-interno-bruto-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-registr%C3%B3-durante-el-primer-trimestre-de-2016-una-variaci%C3%B3n-trimestral-de-19>
- Benavente, J. (2012). *Macroeconomía del desarrollo*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Benavides, G. (2013). *Impacto de la aplicación de salvaguardias arancelarias en el flujo Comercial Ecuador - Colombia – Análisis del periodo 2009 – 2011*. Ecuador: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Blogger. (26 de octubre de 2011). *blogspot.com*. Recuperado el agosto de 2016, de <http://metodologadelainvestigacinsiis.blogspot.com/2011/10/tipos-de-investigacion-exploratoria.html>
- Bonifaz, C. (2016). *La Ventaja Comparativa*. Obtenido de www.puce.edu.ec: <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/59-ventaja-comparativa>
- CAN . (2016). *Acuerdos Comerciales* . Ecuador : CAN .
- CAN. (17 de 01 de 1997). *Transporte Terrestre*. Recuperado el 01 de agosto de 2016, de www.comunidadandina.org: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=128&tipo=TE&title=transporte-terrestre>
- CAN. (2015). www.americaeconomica.com. Obtenido de <http://www.americaeconomica.com/zonas/can.htm>
- Canitrot, L., & García, N. (2012). *La Logística como herramienta para la competitividad* . Buenos Aires : FODECO.
- CEPAL. (2016). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe ▪ 2016* . Ecuador: CEPAL.

- Colegio de Economistas. (21 de junio de 2016). *Noticias Economicas*. Recuperado el 27 de junio de 2016, de colegiodeeconomistas.org.ec: <http://colegiodeeconomistas.org.ec/noticias/category/noticias-economicas/>
- COMEX. (18 de 04 de 2016). *Resolución No. 011-2015*. Obtenido de www.industrias.ec: [http://www.industrias.ec/archivos/CIG/file/CARTELERA/Resolucion-011-2015%20\(1\).pdf](http://www.industrias.ec/archivos/CIG/file/CARTELERA/Resolucion-011-2015%20(1).pdf)
- Convenio de Esmeraldas* . (2012).
- Delgado, E., & Jiménez, A. (2010). *Dirección de productos y marcas*. Barcelona-España: UOC.
- Egas, M. (15 de 10 de 2009). *Interdependencia fronteriza entre Ecuador y Colombia*. Recuperado el agosto de 2016, de docplayer.es: <http://docplayer.es/85617-Interdependencia-fronteriza-entre-ecuador-y-colombia.html>
- El Comercio. (13 de marzo de 2015). *El Comercio*. Recuperado el 26 de junio de 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-comunidadandina-salvuardias-productos.html>
- El Comercio. (13 de 03 de 2015). <http://www.elcomercio.com/>. *Ecuador comunicó a la Comunidad Andina aplicación de salvaguardia comercial*, págs. 1-20. Recuperado el AGOSTO de 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-comunidadandina-salvuardias-productos.html>
- El comercio. (29 de abril de 2016). <http://www.elcomercio.com/>. Recuperado el agosto de 2016, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-salvuardias-comex-equilibrar-balanza.html>
- El Mercurio. (15 de marzo de 2016). *El Mercurio.com.ec*. Recuperado el 26 de junio de 2016, de <https://www.elmercurio.com.ec/519948-un-ano-de-las-salvuardias-observaciones/#.V3Fke7jhDIW>
- ELBLOGSALMON. (29 de SEPTIEMBRE de 2010). <http://www.elblogsalmon.com/>. Recuperado el 2016, de <http://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/que-es-la-ventaja-comparativa>
- Enríquez Aldás, C. P. (2015). *“La transformación de la matriz productiva y el transporte internacional de mercancías por carretera Ecuador-Colombia”*. Tulcán-Ecuador: UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI.
- Fernández de Navarrete, F. (2010). *Economía Básica* . España : EDITEC .

- Google Forms. (2017). *Encuesta del impacto de las salvaguardias en el transporte de carga Ecuador-Colombia*. Obtenido de docs.google.com: <https://docs.google.com/forms/d/1IUTJa9M8V1728vsF3bpTVtK00pUEADsBbGtSV-1LTfQ/edit#responses>
- Gross, M. (2010 йил 16-Septiembre). *Pensamiento Imaginactivo*. Retrieved 2013 йил 04-Junio from Pensamiento Imaginactivo: <http://manuelgross.bligoo.com/conozca-3-tipos-de-investigacion-descriptiva-exploratoria-y-explicativa>
- ICESI. (12 de 10 de 2012). *Medidas de Salvaguardia*. Obtenido de www.icesi.edu.co: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2012/10/12/medidas-de-salvaguardia/>
- Instituto Nacional del Emprededor. (18 de 08 de 2016). *Exportación - Importancia de la exportación*. Obtenido de www.contactopyme.gob.mx: <http://www.contactopyme.gob.mx/guiasempresariales/guias.asp?s=10&g=5&sg=32>
- Krugman, P. (2010). *Economía internacional: teoría y política*. Estados Unidos: Pearson.
- Mendoza, P. A. (2016). *Análisis de la aplicación de medidas de salvaguardia y su impacto en la industria de licores de la zona de carcelen Industrial del D.M.Q, año 2015*. Quito: Universidad Internacional SEK.
- Mercado, S. (2011). *Mercadotecnia Internacional Importación-Exportación*. México: Limusa.
- Metodología de la Investigación*. (2011 йил 26-octubre). Retrieved 2013 йил 20-junio from Metodología de la Investigación: <http://metodologadelainvestigacinsiis.blogspot.com/2011/10/tipos-de-investigacion-exploratoria.html>
- Metro. (23 de 12 de 2015). *Salvaguardias son una medida de protección*. Recuperado el AGOSTO de 2016, de www.metroecuador.com.ec: <http://www.metroecuador.com.ec/entrevistas/rafael-correa-salvaguardias-son-una-medida-de-proteccion/AzUocp--0dOsjdH6GRlg/>
- OEA. (16 de 08 de 2014). *Organización de Estados Americanos*. (T. L. Cerenza, Ed.) Recuperado el 10 de octubre de 2016, de /www.oas.org: <https://www.oas.org/DSD/publications/Unit/oea33s/ch16.htm#TopOfPage>
- Oliveros, L. A. (24 de 02 de 2002). *El concepto de frontera en el contexto y en la perspectiva de la integración andina*. Recuperado el 01 de agosto de 2016, de

- www.comunidadandina.org:
<http://www.comunidadandina.org/documentos/docia/ia13-2-02.htm>
- OMC. (2014). *Información técnica sobre salvaguardias*. Recuperado el 1 de AGOSTO de 2016, de www.wto.org:
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
- Orbes, B. (18 de 08 de 2014). *Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador Transporte internacional de mercancías por carretera*. Recuperado el 01 de agosto de 2016, de repositorio.uasb.edu.ec:
<http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3728/1/T1291-MRI-Orbes-Relaciones.pdf>
- Oroche, M. (2013). *Exportación: Indirecta y Directa*. México: Pearson.
- Ortiz, M., & Cedeño, R. (2016). *Salvaguardias adoptadas por el gobierno central, periodo 2015 al 2016 y su impacto en la matriz productiva*. Guayaquil-Ecuador: Universidad de Guayaquil.
- Paguay, D. I. (2015). *Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador periodo 2010-2015*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- PRO ECUADOR. (2014). *Guía del exportador*. Ecuador: Ministerio de Comercio Exterior.
- ProEcuador . (01 de 05 de 2017). *Ficaha técnica Colombia* . Obtenido de https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/PROEC_FT2017_COLOMBIA_ABRIL.pdf
- ProEcuador. (15 de 02 de 2017). *La balanza Comercial*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec: <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>
- Sainz, J. (2001). *La distribución comercial: Operaciones Estratégicos* . Madrid : Esic .
- Sanjinés, F., Vargas, B., & Herrera, Z. (2010). *Ventajas comparativas y competitivas del comercio regional* . La Paz : ORURO .
- SENAE. (02 de 01 de 2015). *Proceso de exportación*. Obtenido de www.aduana.gob.ec:
http://www.aduana.gob.ec/pro/to_export.action
- SENAE. (2017). *Estadísticas Importaciones-Exportaciones*. Obtenido de www.aduana.gob.ec: <https://www.aduana.gob.ec/novedades/>
- SICE. (12 de abril de 1999). <http://www.sice.oas.org>. Recuperado el 2016, de <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/Dec452s.asp>

- SICE. (s.f.). *Diccionario de términos de comercio*. Recuperado el 2016, de [www.sice.oas.org: http://www.sice.oas.org/dictionary/SF_s.asp#SF](http://www.sice.oas.org/dictionary/SF_s.asp#SF)
- Smith, A. (1780). *Teoría de la ventaja absoluta*. Reino Unido: McGrawHill.
- Sulser, R., & Pedroza, J. (2012). *Exportación efectiva. Reglas básicas para el éxito del pequeño y mediano exportador*. México: ISEF.
- Torres, R. (2012). *Teoría del Comercio Internacional*. Buenos Aires-Argentina: Siglo XXI.
- Ulrich, K . (2011). *Flying Tiger:International* . Estados Unidos : Politics Advanced Wapons .
- West, A. (2014). *Gestión de la distribución comercial*. Madrid-España: Diaz de Santos.
- Wolters Kluwer. (2011). *Todo IVA*. Bilbao: Larramendi.

8. Anexos

Anexo 1

Artículo 125 del COPCI

Capítulo III DE LAS EXENCIONES

Art. 125.- Exenciones.- Están exentas del pago de todos los tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicios aduaneros, las importaciones a consumo de las siguientes mercancías:

- a. Efectos personales de viajeros;
- b. Menajes de casa y equipos de trabajo;
- c. Envíos de socorro por catástrofes naturales o siniestros análogos a favor de entidades del Sector Público o de organizaciones privadas de beneficencia o de socorro;
- d. Las que importe el Estado, las instituciones, empresas y organismos del sector público, incluidos los gobiernos autónomos descentralizados, las sociedades cuyo capital pertenezca al menos en el 50% a alguna institución pública, la Junta de Beneficencia de Guayaquil y la Sociedad de Lucha Contra el Cáncer (SOLCA). Las importaciones de las empresas de economía mixta estarán exentas en el porcentaje que corresponda a la participación del sector público.
- e. Donaciones provenientes del exterior, a favor de las instituciones del sector público o del sector privado sin fines de lucro, destinadas a cubrir servicios de salubridad, alimentación, asistencia técnica, beneficencia, asistencia médica, educación, investigación científica y cultural, siempre que tengan suscritos contratos de cooperación con instituciones del sector público.

No habrá exención de impuestos en las donaciones de vehículos, excepto cuando se trate de aquellos necesarios para usos especiales, tales como ambulancias, vehículos clínicos o radiológicos, coches biblioteca, carros de bomberos y similares, y siempre que su función sea compatible con la actividad de la institución beneficiaria;
- f. Fétretos o ánforas que contengan cadáveres o restos humanos;
- g. Muestras sin valor comercial, dentro de los límites y condiciones que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador;
- h. Las previstas en la Ley de Inmунidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, que incluye las representaciones y misiones diplomáticas y consulares, organismos internacionales y otros organismos gubernamentales extranjeros acreditados ante el gobierno nacional.
- i. Los aparatos médicos, ayudas técnicas, herramientas especiales, materia prima para órtesis y prótesis que utilicen las personas con discapacidades para su uso o las personas jurídicas encargadas de su protección. Los vehículos para estos mismos fines, dentro de los límites previstos en la Ley sobre Discapacidades.

j. Los paquetes postales, dentro de los límites que establezca el Reglamento al presente Código, y las leyes y acuerdos internacionales de los que el Ecuador es suscriptor.

k. Fluidos, tejidos y órganos biológicos humanos, para procedimientos médicos a realizarse conforme la legislación aplicable para el efecto;

l. Los objetos y piezas pertenecientes al Patrimonio Cultural del Estado importados o repatriados que realicen las instituciones del Estado legalmente establecidas para el efecto; y,

m. Desperdicios de mercancías amparadas en regímenes especiales que se destruyan conforme las regulaciones del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Las exenciones previstas en este artículo serán concedidas por la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital, excepto las de las letras a), b), c), d), f), g), j), k) y l); en cuyos casos no se requerirá resolución administrativa y serán regulados conforme lo determine el reglamento al presente Código.

Artículo 147 del COPCI

Art. 147.- Importación para el consumo.- Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.