



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

TEMA

“CONTROL ADUANERO CONCURRENTES EN EL CANTÓN SAN LORENZO
PROVINCIA DE ESMERALDAS EN LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS DESDE EL
PASO DE FRONTERA BINACIONAL CON COLOMBIA”.

TUTOR

MGS. MAYRA KARINA ASANZA VALENCIA

AUTORES

MADELEINE ROSALÍA AMENDAÑO PERALTA

CRISTHIAN MIGUEL BARBA BENAVIDES

GUAYAQUIL

2022



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: “CONTROL ADUANERO CONCURRENTES EN EL CANTÓN SAN LORENZO PROVINCIA DE ESMERALDAS EN LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS DESDE EL PASO DE FRONTERA BINACIONAL CON COLOMBIA”	
AUTOR/ES: Amendaño Peralta Madeleine Rosalía Barba Benavides Cristhian Miguel	REVISORES O TUTORES: MGS. Mayra Karina Asanza Valencia
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Roca fuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Licenciado en Comercio Exterior
FACULTAD: ADMINISTRACIÓN	CARRERA: COMERCIO EXTERIOR
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022	N. DE PAGES: 75
ÁREAS TEMÁTICAS: Educación Comercial y Administración	
PALABRAS CLAVE: Integración, Frontera, Importación, Colombia.	
RESUMEN: El objetivo del presente trabajo surge como parte del estudio y análisis del control fronterizo en las importaciones a consumo desde el paso fronterizo de San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas-Tumaco, Colombia al ser parte de una Zona de Integración Fronteriza (ZIF), este sector tiene regulaciones especiales por diferentes organismos tales como: El Servicio Nacional de Aduana, Comando Guardacostas (COGUAR), Comando de Operaciones Norte y a su vez forma parte de la aplicación de Convenios por parte de los países (Ecuador-Colombia) como lo es el Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia el cual consiste en un modelo de integración, interconexión y desarrollo territorial con una importante participación en la	

<p>Conectividad e infraestructura, Complementariedad productiva y comercial. Sin embargo, una de las carencias que se mantiene actualmente en el paso fronterizo mencionado es la medida del control de mercancías y privación de los artículos movilizados como parte del ingreso en la zona de frontera, al igual que la relación que esta presenta con los procedimientos de la Administración Aduanera entre el paso fronterizo Ecuatoriano-Colombiano.</p>		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono:	E-mail:
Amendaño Peralta Madeleine Rosalía	0967155690	mamendanop@ulvr.edu.ec
Barba Benavides Cristhian Miguel	0999458460	cbarbab@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	<p>MBA. Oscar Machado Alvarez DECANO DE LA FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Teléfono: 2596500 Ext. 201 E-mail: omachadoa@ulvr.edu.ec</p> <p>PhD. Mónica Villamar Mendoza DIRECTORA DE LA CARRERA Teléfono: 2596500 Ext. 264 E-mail: mvillamarm@ulvr.edu.ec</p>	

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

Control Amendano Barba Herman

INFORME DE ORIGINALIDAD

6%

INDICE DE SIMILITUD

6%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

0%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

repositorio.pucese.edu.ec

Fuente de Internet

3%

2

contenido.bce.fin.ec

Fuente de Internet

2%

3

documentop.com

Fuente de Internet

2%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 2%

Excluir bibliografía

Activo

Firma:



Mgs. Mayra Karina Asanza Valencia

C.I.: 0919848861

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Los estudiantes egresados AMENDAÑO PERALTA MADELEINE ROSALÍA y BARBA BENAVIDES CRISTHIAN MIGUEL, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, “CONTROL ADUANERO CONCURRENTES EN EL CANTÓN SAN LORENZO PROVINCIA DE ESMERALDAS EN LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS DESDE EL PASO DE FRONTERA BINACIONAL CON COLOMBIA” corresponde totalmente a los suscritos y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor(es)



MADELEINE ROSALÍA AMENDAÑO PERALTA

C.I. 0940141195



CRISTHIAN MIGUEL BARBA BENAVIDES

C.I. 0953515202

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación “**CONTROL ADUANERO CONCURRENTENTE EN EL CANTÓN SAN LORENZO PROVINCIA DE ESMERALDAS EN LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS DESDE EL PASO DE FRONTERA BINACIONAL CON COLOMBIA**”, designado por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: “**CONTROL ADUANERO CONCURRENTENTE EN EL CANTÓN SAN LORENZO PROVINCIA DE ESMERALDAS EN LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS DESDE EL PASO DE FRONTERA BINACIONAL CON COLOMBIA**”, presentado por los estudiantes MADELEINE ROSALÍA AMENDAÑO PERALTA, CRISTHIAN MIGUEL BARBA BENAVIDES como requisito previo, para optar al Título de LICENCIADOS EN COMERCIO EXTERIOR, encontrándose apto para su sustentación.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'MAYRA', with a long horizontal stroke extending to the right.

Mgs. MAYRA KARINA ASANZA VALENCIA

C.I.: 0919848861

AGRADECIMIENTOS

A Dios por darme conocimiento, salud y no dejarme rendir nunca en mi etapa universitaria.

A mi mamá Carmen Peralta por haber luchado junto a mí a lo largo de todos estos años, gracias, mamá por haber sido mi guía, apoyo, fortaleza y pilar fundamental a lo largo de toda mi carrera universitaria y a lo largo de mi vida. Adicionalmente, agradezco a todos los docentes de mi educación superior, quienes me han dado las pautas para mi formación profesional y se han convertido durante largos cuatro años en una segunda familia.

Finalmente, agradezco a quienes me alentaron y apoyaron desde un principio de mi carrera universitaria.

Madeleine Rosalía Amendaño Peralta

Agradezco a mis padres por el apoyo incondicional que me han brindado en estos años de estudio.

Agradezco a mis abuelos por estar siempre conmigo, mis hermanos y a toda mi familia que me han contribuido para culminar mi carrera universitaria con éxito.

Cristhian Miguel Barba Benavides

DEDICATORIA

El presente proyecto de titulación se lo dedico a la memoria de mi padre Julio César quien siempre me alentó y apoyó en mis estudios y en mi vida, partió junto al creador, sé que me ha estado guiando, protegiendo y motivando durante todo este tiempo, también sé que hubiera querido estar junto a mí en este logro, gracias, papá. Te llevaré por siempre en mi corazón.

Madeleine Rosalía Amendaño Peralta

Dedico este proyecto de titulación en primer lugar a Dios quien ha sido mi guía en todo momento, sin él no hubiese realizado este logro importante en mi vida, a mis padres César y Silvia y en especial a Madeleine la persona que ha sido mi apoyo incondicional en esta etapa universitaria.

Cristhian Miguel Barba Benavides

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 TEMA.....	3
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	4
1.4 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.5 OBJETIVO GENERAL	5
1.7 JUSTIFICACIÓN.....	5
1.8 DELIMITACIÓN O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.9 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN O IDEA A DEFENDER	8
CAPITULO II.....	9
2. MARCO TEÓRICO.....	9
ANTECEDENTES.....	9
2.1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	9
2.2. MARCO CONCEPTUAL	25
2.3. MARCO LEGAL	31
CAPÍTULO III	35
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	35
3.1. METODOLOGÍA.....	35
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	36
3.3. ENFOQUE.....	36
3.4. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS...	36
3.5. POBLACIÓN	37
3.6. MUESTRA.....	37
3.7. ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	38
3.7.7. INTERPRETACIÓN DE LA FICHA DE ENTREVISTA APLICADA A LOS IMPORTADORES.....	45
CAPÍTULO IV	47
INFORME FINAL	47

4.1. Generalidades	47
CONCLUSIONES.....	51
RECOMENDACIONES	52
Referencias.....	53
Anexos	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Localización de frontera entre San Lorenzo-Esmeraldas y el Departamento de Nariño en Colombia.....	7
Figura 2. Cantón San Lorenzo-Prov. Esmeraldas.....	22
Figura 3. CEBAF en el paso de frontera Tulcán-Ipiales (Rumichaca).....	27

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Territorios que conforman la ZIFEC	15
Tabla 2. Importaciones Fob desde Ecuador a Colombia (Millones de dólares).....	20
Tabla 3. Indicadores socioeconómicos Provincia de Esmeraldas	23
Tabla 4. Valor agregado bruto (VAB) de la provincia de Esmeraldas periodo 2017-2019 ..	24
Tabla 5. Población seleccionada “Importadores del sector y asesores en comercio exterior”	37
Tabla 6. Importaciones de bienes de consumo desde Colombia	49
Tabla 7. Importaciones de bienes de consumo desde Colombia (Enero-Abril 2021).....	50

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Fotografías de entrevistas realizadas a importadores y asesores en comercio exterior por medio de plataforma Meet.	60
<i>Anexo 2.</i> Ficha de entrevista dirigida importadores	61
<i>Anexo 3.</i> Ficha de entrevista dirigida a asesores en comercio exterior.	62

INTRODUCCIÓN

En Ecuador el control aduanero fronterizo es una modalidad de regulación al comercio internacional en cuanto al ingreso y salida de mercancías en donde intervienen diferentes elementos e instituciones, tales como: El Servicio Nacional de Aduana, Fuerzas Armadas del Ecuador, Zonas de Integración Fronteriza, entre otros.

Alrededor del Ecuador se extiende una Franja Fronteriza Referencial de 20 km y 40km denominado como Zona de Planificación, comprende las provincias de Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Sucumbíos, con una superficie de 42,259.76 Km² lo que representa un 16,6% de la superficie nacional.

“La Zona de integración fronteriza (ZIF) comprende la Zona 1 (Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Sucumbíos) de Ecuador, y los Departamentos de Nariño y Putumayo de Colombia”. (CONASIF, 2018, pág. 11).

“Las ZIF está definida de tal manera soberana por los dos países acogiendo el criterio establecido por la Comunidad Andina”. (CONASIF, 2018, pág. 11)

Mencionado esto, encontramos en la provincia de Esmeraldas como parte de la ZIF el cantón San Lorenzo el cual se encuentra ubicado en la zona norte de la provincia de Esmeraldas a 18 kilómetros de la frontera colombiana. Este territorio costero está enfocado principalmente en actividades relacionadas al turismo y comercio, además de su vinculación con el paso fronterizo vía terrestre San Lorenzo–Esmeraldas lo que permite un mayor flujo comercial con Colombia.

Desde el paso binacional fronterizo con Colombia existen diferentes vías de ingreso al territorio ecuatoriano por medio San Lorenzo las mismas que pueden ser: vía marítima, aérea, terrestre y fluvial, siendo estas vías de acceso muy importantes para el ingreso de personas y mercancías, en lo que respecta a la relación comercial con el país de Colombia en la cual existe una vía autorizada por la autoridad marítima, la misma que es principalmente fluvial, terrestre y marítima.

Cabe recalcar que desde el paso fronterizo de Tumaco-San Lorenzo al ser parte de una Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), este sector tiene regulaciones especiales, tal es el caso que existe la Resolución 501 de la Comunidad Andina (CAN), ente que regula y delimita su territorio, incorporando áreas económicas de sectores socialmente deprimidos, dinamizando de esta manera la capacidad productiva y comercial. Entre las acciones que puede llevar a cabo la ZIF, se destaca para el presente estudio: el de “establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y

contribuir a generar mercados fronterizos” (CAN, 2001, pág. 9) es necesario recalcar que a pesar de que San Lorenzo pertenece a una ZIF, no goza de los beneficios de las demás ZIF que hay en el Ecuador.

El presente proyecto de titulación se presenta ante la necesidad de un estudio y análisis del control fronterizo en el paso binacional de Tumaco, Departamento Nariño-San Lorenzo, Esmeraldas enfocado principalmente hacia las mercancías que ingresan por este punto de la frontera y al cumplimiento de la normativa legal vigente dentro del mismo.

La metodología utilizada en el presente estudio es por medio de la investigación cualitativa, la misma que direccionó a razón de la rectificación y estudio de los documentos legales como el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (COPCI). De igual manera el estudio fue realizado bajo el análisis descriptivo que ayudó a presentar y estudiar detalladamente los procedimientos de supervisión y procesos aduaneros a través de las decisiones 501 de las Zonas de Integración Fronteriza y 502 de los Centros Binacionales de Atención en Frontera.

CAPÍTULO I

1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 TEMA

Control aduanero concurrente en el Cantón de San Lorenzo en la provincia de Esmeraldas mediante la importación de mercancías desde el paso de frontera binacional con Colombia.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ladino (2017) indica que “La producción científica sobre fronteras, regiones fronterizas y espacios o regiones transfronterizas es creciente. En este aumento la preocupación de distintas disciplinas enriquece el análisis y al mismo tiempo abre nuevos desafíos teóricos y metodológicos” (pág.22).

Las ZIF son organizadas mediante la Decisión 501, y estos son las zonas fronterizas cercanas de las naciones asociadas a la Comunidad Andina, donde son empleados programas, planes y proyectos para llevar de esta manera su desenvolvimiento conjunta y coordinadamente (CAN, 2016, pág. 36).

En el año 1969 exactamente el 26 de mayo se reunieron cinco países sudamericanos conformados por: Chile, Bolivia, Ecuador, Colombia y Perú, donde firmaron un acuerdo denominado como “Acuerdo de Cartagena”, con la finalidad de mejorar conjuntamente la calidad de vida de la población a través de la cooperación e integración social y económica (CAN, 2014, pág. 15). Siendo Ecuador parte de este Acuerdo promueve el crecimiento económico, así como el intercambio comercial por medio de sus zonas fronterizas, el cual es llevado a cabo mediante una extensa franja fronteriza. Lo que hoy se conoce como Zona de Integración Fronteriza.

La ZIFEC (Zona de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia) se encuentra conformada por diversas provincias ecuatoriana siendo: Esmeraldas, Carchi, Sucumbíos e Imbabura por lo que son denominadas la Zona 1 de planificación con un territorio de 42.065 km² de territorio Ecuatoriano, por otra parte Colombia se conforma por esta zona Fronteriza con los departamentos de Putumayo y Nariño, tienen una superficie de 57.990 km²; consiguiendo una superficie total de 100.055km² (Plan Binacional de Integración Fronteriza, 2014).

Es decir, su funcionamiento desempeña un factor muy importante dentro de la población de San Lorenzo y sus alrededores, puesto que, forma parte fundamental en la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios.

Sin embargo, la problemática planteada en la siguiente disertación en cuanto a la medida del control y privación de los artículos movilizados en la zona de frontera, al igual que la relación que esta presenta con los procedimientos de la Administración Aduanera entre el paso fronterizo Ecuatoriano-Colombiano, donde son ejecutados procesos de rectificación y fiscal para tener presente el cumplimiento de las normas gubernamentales y otros lineamientos de índole tributaria.

Los delicados procesos ejecutados por la supervisión aduanera en las fronteras ecuatorianas y colombianas han presentado diversos puntos de discusión cuando es presentado la entrada y salida de productos. Este paso fronterizo es una ZIF, pero no se encuentra habilitada como un ambiente primario por el SENA. De igual manera la no existir un control concurrente fronterizo al momento de ingresar la mercadería no se causarían de manera eficaz los tributos al comercio exterior afectando el fisco y se desincentiva la cultura tributaria.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera el fortalecimiento del control aduanero en la importación de mercancías en el paso fronterizo de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas influirá en el cumplimiento de la normativa legal vigente y en la recaudación de tributos al comercio exterior?

1.4 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

- ¿De qué manera se analizarán los procedimientos aduaneros en el paso fronterizo de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas realizados en el transcurso de los últimos 5 años?
- ¿Cómo influye la aplicación del Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia en el rendimiento del control Aduanero fronterizo en la zona norte de Ecuador?
- ¿De qué manera se fortalecerá el control de ingreso de mercancías de importación en el paso fronterizo de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas?

1.5 OBJETIVO GENERAL

Analizar el control aduanero concurrente en el cantón San Lorenzo provincia de Esmeraldas en la importación de mercancías a consumo desde el paso de frontera binacional con Tumaco, Departamento de Nariño- Colombia, con el fin de promover el cumplimiento de la normativa legal aduanera.

1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar los procedimientos de control aduanero fronterizo que se ha realizado en el transcurso de los últimos 5 años, conforme a la normativa legal vigente, Servicio Nacional de Aduana, Zonas de Integración Fronteriza (ZIF).
- Analizar la influencia de la aplicación del Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia en el paso fronterizo de Tumaco, Departamento de Nariño-San Lorenzo, Esmeraldas.
- Diagnosticar los factores que garanticen el control y protección fronteriza en el ingreso internacional de mercancías.

1.7 JUSTIFICACIÓN

La frontera del norte de Ecuador limitando con Colombia es desde un territorio más favorecido por la naturaleza y distintas composiciones geográficas, siendo parte de estas Sucumbíos, Esmeraldas y Carchi.

Por lo tanto, para el siguiente estudio se desarrolló el límite fronterizo internacional entre la Zona de Integración Fronteriza (ZIF) entre San Lorenzo perteneciente a la provincia de Esmeraldas- Ecuador y el Departamento de Nariño en Colombia.

La frontera entre San Lorenzo-Esmeraldas y el Departamento de Nariño en Colombia es uno de los principales pasos fronterizos en el Ecuador. Lugar en donde se establecen importantes transacciones e intercambios comerciales de gran variedad de mercancías. Siendo éste un aspecto fundamental para el análisis de su control fronterizo.

La finalidad del presente estudio se enfoca hacia el análisis del control aduanero concurrente en la frontera norte ecuatoriana y sus relaciones comerciales en la importación de mercancías desde el paso fronterizo San Lorenzo y Departamento de Nariño en Colombia.

Conforme a lo estipulado en la Resolución No. 020 del COMEXI adoptada en el año 2020 indica lo siguiente:

Que, el Art. 72 del COPCI, de las competencias del COMEX, señala en los literales los literales e); f), g) y j) del artículo 72 del COPCI consagran como competencias del COMEX: “Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano”; “Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros”; “Aprobar y publicar la nomenclatura para la clasificación y descripción de las mercancías de importación y exportación”; y, “Adoptar las normas y medidas necesarias para contrarrestar las prácticas comerciales internacionales desleales, que afecten la producción nacional, exportaciones o, en general, los intereses comerciales del país”. (COMEX, 2020, pág. 42).

De acuerdo con el artículo 1 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0086 emitida por el SENAE (2012) “dispone que las acciones operativas de control aduanero y vigilancia a cargo de las Direcciones que conforman la Dirección Nacional de Vigilancia Aduanera corresponden a las zonas aduaneras secundarias del territorio aduanero” (pág.11). Que son detalladas a continuación: “**a) Dirección Zona 1:** Ejercer acciones de control y vigilancia dentro de la zona aduanera secundaria en los espacios geográficos de las provincias: Carchi y Esmeraldas, que forman parte de las Direcciones Distritales de Aduana de: Tulcán y Esmeraldas” (SENAE, 2012, pág. 14).

El cantón de San Lorenzo reconocido como la tercera urbe más grande y poblada de la Provincia de Esmeraldas a ser una zona fronteriza con el país vecino Colombia, específicamente con Tumaco, Departamento de Nariño, se convierte en una de las principales vías fronterizas para el efecto de interacción comercial de productos tanto de prohibida como permitida importación, convirtiéndose en una zona relativamente conflictiva.

Situación que exige un alto control fronterizo puesto que, a través de este punto los artículos que entran son de un valor relativamente bajo, por ende, el consumidor busca precios mayormente cómodos.

Conforme a la situación planteada con anterioridad en este punto de la frontera norte ecuatoriana es necesaria la existencia de un mayor control aduanero en el cruce fronterizo para así agilizar procesos de importación al igual del control a la elución de no pago de tributos al comercio exterior o ingreso de mercancías de prohibida importación.

1.8 DELIMITACIÓN O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

CAMPO: Control aduanero concurrente en importación de mercancías.

ÁREA: Importación de mercancías

ASPECTO: La medida del control aduanero en importaciones a consumo que se movilizan en la zona fronteriza de San Lorenzo- Esmeraldas.

DELIMITACIÓN ESPACIAL: Esta investigación es realizada en las ciudades fronterizas de Esmeraldas- San Lorenzo y Departamento de Nariño- Colombia.

DELIMITACIÓN TEMPORAL: 2017-2021



Figura 1. Localización de frontera entre San Lorenzo-Esmeraldas y el Departamento de Nariño en Colombia.

Fuente: Socialhizo (2019)

1.9 IDEA A DEFENDER

El fortalecimiento del control aduanero concurrente en la importación de mercancías en el paso fronterizo binacional de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas contribuirá a la mejora de procesos, al cumplimiento con la normativa legal vigente y la recaudación de los tributos al comercio exterior.

1.10 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL/FACULTAD

Para el estudio del análisis del control aduanero concurrente en el cantón San Lorenzo provincia de Esmeraldas en la importación de mercancías a consumo desde el paso fronterizo binacional con el Departamento de Nariño- Colombia se ha aplicado la Línea 2 de investigación (derechos humanos, gestión de la comunicación y sociedad civil), integrado a la línea de la Facultad de comercio exterior (Matriz productiva, Desarrollo y sostenibilidad económica) (Universidad Laica Vicente Rocafuerte, 2019).

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES

Según CAN (2017) “La Comunidad Andina (CAN) es una comunidad de cuatro países suramericanos unidos por el objetivo común de alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana” (pág.7). El procedimiento andino de anexación fue iniciado con la connotación del Acuerdo de Cartagena en 1969 el 26 de mayo. Ecuador es miembro de las Zonas de Integración Fronteriza de la CAN por lo tanto son importantes estas zonas.

La Comunidad Andina (CAN) ha propuesto diversos mecanismos como parte de una integración regional, más, sin embargo, los resultados son diferentes a los esperados por parte de dichos mecanismos de integración regional, ya sea su razón por las políticas económicas de los estados de las últimas décadas o por la falta de apoyo en los proyectos de integración fronteriza.

Dentro de este contexto se hace énfasis a las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), BCE (2017) sostiene que “Éstas son los espacios territoriales ubicados en zonas de frontera de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutaran planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada” (pág.16).

Las ZIF fueron reguladas desde 2001 por medio de la Decisión 501 de la Comunidad Andina de Naciones, así como la Decisión 502 que regula los Centros Binacionales de Atención Fronteriza, cabe indicar que la provincia de Esmeraldas con respecto a la ZIF representa el 43% de fortaleza económica, seguida de Imbabura con el 33%, Carchi con el 15% y Sucumbíos con el 9 %. (Luna Osorcio, 2016, pág. 14)

2.1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.1.1. COMERCIO EXTERIOR

Rodríguez (2012) “La introducción de productos extranjeros a un país y la salida de éstos a otros países, integran lo que se denomina, comercio exterior.” (pág.18).

El comercio exterior son un grupo de movimientos comerciales ejecutados por parte de ciudadanos de una nación u de cualquier parte del mundo El comercio exterior centra sus análisis en cuanto a las relaciones económicas entre dos o más países. Desde el punto de vista de Hernández (2015) “Las compras son las importaciones y las ventas las exportaciones, la diferencia entre los

valores de las compras y las ventas es el saldo de la balanza comercial (Balanza de pagos). Íntimamente ligado con el desarrollo económico de una nación” (pág.33).

Rodríguez (2012) señala que el comercio exterior “Básicamente se enfoca en la relación que existe entre dos países, bloques o regiones económicas. El comercio internacional también aumenta la productividad de las empresas mediante el acceso a bienes de capital e insumos intermedios con mejor relación calidad-precio” (pág.19). Cuando el acceso a cierta cantidad de bienes y servicios distintos las importaciones aumentan al igual que el bienestar de los hogares a un costo internacional (CEPAL, 2013, pág. 21). A través del comercio exterior puede ser mejorada la competitividad y productividad de las empresas consigo trae permutas de recursos y tecnologías, nexos a esto es fomentada la especialización de las naciones y su industria en cuanto a los servicios y bienes que tienen una mejor habilidad, destreza, calidad, fortaleza y oportunidades para ser únicos en el mercado.

2.1.2. TEORÍA CLÁSICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Desde el punto de vista de Correa (2013) “Las diferentes teorías de comercio internacional intentan dar respuesta a una serie de interrogantes relacionados con la dinámica y causas del comercio internacional, así como el volumen de los diferentes flujos, la dirección de estos, qué factores afectan los precios internacionales” (pág.28). Consecuentemente de los aportes de las teorías del comercio internacional por parte de Smith y Ricardo fue tomada como pilar para distintos economistas neoclásicos que su finalidad era estudiar otros factores del comercio internacional.

Mancera (2014) indica que “Sobre la base de la ventaja comparativa, se desarrolló el modelo de la proporción de factores o también conocido como el modelo de Heckscher-Ohlin-Samuelson” (pág.21).

Las teorías clásicas del Comercio internacional se refieren a la Ventaja comparativa de David Ricardo, la Ventaja Absoluta de Adam Smith y la teoría de la demanda Recíproca de John Stuart Mill. Es necesario indicar que la teoría del Comercio Internacional no empieza con la visión clásica de Smith, por lo que esta empieza a ser tomada en el siglo XVII con una visión mercantilista (Smith, 1958, pág. 19).

2.1.3. TEORÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL

La integración económica se encuentra admitida por cuatro etapas y se encuentra conformada por dos o más países. Según Balassa (2007) La primera es la “Zona de libre comercio, un ámbito territorial en el cual no existen aduanas nacionales; esto significa que los productos de cualquier país miembro pueden entrar a otros sin pagar aranceles, como si fueran vendidos en cualquier lugar del país de origen” (pág.24).

La segunda etapa se consigue como la Unión Aduanera que indica el arancel que debe ser cancelado por los artículos provenientes de otros países, también se consiguen implicados en los países miembros que conforman una sola comunidad dentro del comercio internacional. Desde el punto de vista de Barbero & Guerrero (2017) en la tercera etapa se consigue el “Mercado común que es la unión aduanera donde se anexa la libre movilidad de los componentes productivos que son el capital y trabajo a la constante movilidad de bienes y paulatinamente los servicios” (pág.15). De tal paso es requerida la adecuación de una política comercial común que acarrea de esta manera la coordinación de políticas macroeconómicas y la adecuación de las legislaciones nacionales (Malamud, 2011, pág. 37).

Para finalizar la unión económica se encuentra conformada en el acoplamiento de una política monetaria única. Mientras que el proceso va avanzando la constitución económica presenta sus efectos en el ámbito político. Particularmente la movilidad de personas y lo importante que es relacionar las políticas interiores y presentar instituciones en común se presentan los problemas políticos generados por las necesidades de incluir decisiones que excedan el contexto económico o técnico. Malamud (2011) señala que “Por ello, los procesos de integración regional pueden compararse con los de unificación estatal, aunque existe una distinción crucial: los primeros son siempre voluntarios, los segundos raras veces lo han sido” (pág.38).

2.1.4. ORGANISMOS ECONÓMICOS INTERNACIONALES

Los Organismos Económicos Internacionales, se fundamentan en cada uno de los países a nivel mundial quienes se integran e interrelacionan, a su vez de poseer políticas actualizadas de los países para establecer sus lazos más efectivos, siendo útil ya que por esto existe en la actualidad un mejor desenvolvimiento económico, político y social por parte de sus naciones.

Dentro de los Organismos de Cooperación Internacional a los que corresponde el Ecuador se encuentran:

- Banco Mundial.
- Banco Interamericano de Desarrollo.
- Fondo Interamericano de Desarrollo Agrícola.
- Cooperación Andina de Fomento.
- Comisión Económica para América Latina.
- Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia.
- Fondo Monetario Internacional (ONU, 2019).

En el Ecuador los Organismos de Integración Internacional que forma parte de la nación son:

- Unión de Naciones Unidas.
- Comunidad Andina de Naciones.
- Mercado Común del Sur.
- Alternativa Bolivariana para América Latina y el Caribe.
- Organización Marítima Internacional.
- Asociación Latinoamericana de Integración.

2.1.5. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN)

Según SENA (2017) “La CAN es una comunidad de países que se reúnen voluntariamente con el objetivo de alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana” (pág.24).

Los países que conforman esta comunidad son: Colombia, Perú, Bolivia y Ecuador siendo unidos por la misma finalidad con una diversidad cultural, natural y diversificada geografía. Estos cuatro países tienen una distinta cultura étnica y lingüística (SENA, 2017, pág. 25).

La comunidad Andina de Naciones presenta los siguientes objetivos:

- Agilizar el aumento y crear vacantes laborales para los ciudadanos de los Países Miembros.
- Bajar la vulnerabilidad externa y mejorar el posicionamiento económico internacional de los Países Miembros.
- Conllevar un desarrollo en común de los Países Miembros en cuanto a la Cooperación económica y social mediante condiciones de igualdad.
- Velar por una mejora contundente en la calidad de vida de los ciudadanos de la Subregión.

- Mejorar la solidaridad entre los países vecinos y bajar las deficiencias de desarrollo encontradas en los Países Miembros.

CAN (2014) indica que “La CAN tiene, desde mayo de 1999, una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo (Decisión 459) cuyo desarrollo está a cargo del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo (GANIDF)” (pág.33).

CAN (2014) sostiene que “Los países andinos dieron en el 2001 un importante paso en este campo al adoptar la Decisión 501 que establece el marco comunitario para la creación de las Zona de Integración Fronteriza (ZIF) y la Decisión 502 que contiene las normas” (pág.34).

El tema más resaltante en cuanto a la delimitación de una ZIF que ha sido presentada en la frontera Colombiana y Ecuatoriana por lo tanto es necesario aplicar las normativas de la CAN que los relacionó con otros que son más abiertos hacia una mejor identificación de las interacciones fronterizas:

- Objetivos vinculados a la vinculación como la construcción en conjunto de visión de futuro, de estrategias de influencia en las políticas de las naciones, con la capacidad de gestione empresariales y de un mínimo de confianza en común.
- Percibir de los actores locales en cuanto al trabajo en común transfronterizo y en cuanto a las desventajas y ventajas que estas presentan para el municipio por ser parte de la ZIF.
- Ambiente jurídico institucional a favor.
- Adyacencia geográfica.
- Dimensión espacial territorial delimitada por las interacciones.
- Condiciones de ambiente en común.
- Existencia de recursos compartidos.
- Estructura económica dinámica (Jaramillo, 2009, pág. 24).

Para la Comunidad Andina, según CAN (2021) sostiene que el reforzamiento fronterizo es “un eje importante del procedimiento andino de integración, relacionando que el 10% total de la Comunidad de la Can está en las Zonas de Integración Fronteriza, además de que el 32% del comercio intracomunitario es desplazado por carreteras” (pág.24).

2.1.6. LAS ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA (ZIF)

Dentro del contexto de la integración regional, la CAN ha presentado normas que lleven al desarrollo e integración fronteriza, por lo tanto mediante la decisión 501 se conceptualizan como ZIF según el BCE (2017) “a los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los Países Miembros de la Comunidad Andina, para que adopten políticas y ejecuten planes, programas y proyectos con el objeto de impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta” (pág.28).

Las ZIF son territorios se ubican en espacios de fronteras entre los países miembros de la CAN por lo tanto son desempeñados planes, proyectos y programas que lleven al desarrollo en conjunto para los países miembros, por lo tanto, de ello son parte Ecuador y Colombia.

Las ZIF se encuentra reguladas mediante la decisión 501, por lo que fue admitida en el mes de junio del 2001 por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, que entre otros factores se presenta que le desenvolvimiento en estas zonas deben cumplir las siguientes dimensiones:

- Desarrollo social: Promover y estimular actividades previstas para satisfacer las obligaciones básicas de los ciudadanos en las zonas de frontera.
- Desarrollo económico: Inculcar la diversificación y la modernización del sustento productivo de las zonas fronterizas, ayudando a habilitar procesos de la inclusión y la ubicación de estas zonas en cuanto los mercados subregionales, regional e internacional.
- Sostenibilidad ambiental: Supervisar el desarrollo económico y social aumente la calidad de vida de los ciudadanos, teniendo en consideración las limitantes del medio ambiente y de esta manera potenciar las ventajas.
- Institucional: Impulsar la presencia de instituciones privadas y públicas de las ZIF durante los procedimientos de planificación, seguimiento y estudio de los planes, programas y proyectos que ayuden al desenvolvimiento de estos sectores, compartiendo responsabilidades y obligaciones.
- Integración: Estimular en las ZIF el libre tránsito de vehículos, personas, servicios y mercancías, armonizando y simplificando de esta manera los procedimientos aduaneros, migratorios y fito/zoosanitarios (BCE, 2017, pág. 31).

La ZIFEC (Zona de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia) se creó en el año 2003 el 21 de enero a través de la Decisión 501 de la CAN. Quedando establecida de esta manera las Notas Reversales 54/02 DM/GAF del Ministerios de Relaciones Exteriores de Ecuador y DM/DDF 44552 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (BCE, 2017, pág. 42).

La frontera entre el Ecuador y Colombia presenta una extensión aproximada de 600km, donde son diferenciadas 3 zonas regionales con diferentes peculiaridades geográficas, culturales y socioeconómicas, por lo tanto, se consiguen:

- La zona costera pacífica que se encuentra vinculada la provincia de Esmeralda en Ecuador y el Departamento de Nariño.
- La zona amazónica, mediante el Paso de San Miguel entre otros pasos fluviales se relaciona la provincia de Sucumbíos en Ecuador y el Departamento de Putumayo en Colombia.
- La zona andina, entre la provincia de Carchi Ecuador y el Departamento de Nariño en Colombia, y las más resaltante en cuanto al flujo migratorio del comercio internacional es dado mediante el Puente Internacional Rumichaca en el Paso de Frontera Tulcán – Ipiiales (BCE, 2017, pág. 47).

Las zonas estratégicas presentadas para crear contacto económico, programático y social entre las dos naciones se consiguen los territorios siguientes:

Tabla 1.

Territorios que conforman la ZIFEC

Área estratégica de desarrollo	Territorios de Ecuador	Territorios de Colombia
Andina	Los cantones de Tulcán, Espejo, Montúfar, Mira, Bolívar y San Pedro de Huaca en la provincia del Carchi; los cantones de Ibarra, Antonio Ante, Cotacachi, Otavalo, Pimampiro y San Miguel de	Los municipios de Ipiiales, Cumbal, Cuaspud, Aldana, Contadero, Córdova, Funes, Guachacal, Guatarilla, Gualtamán, Iles, Imués, Mallama, Ospina, Pasto, Potosí, Providencia, Puerres, Pupiales, Santa Cruz, Sapuyes,

Urcuquí en la provincia de Tangua, Túquerres en el Departamento de Nariño.

Amazónica Los cantones de Lago Agrío, Los municipios de Orito, Valle del Shushufindi, Cascales, Gonzálo Guamuez, San Miguel, Puerto Asís, Pizarro, Putumayo, Sucumbíos y Puerto Guzmán, Puerto Caicedo, Cuyabeno en la provincia de Villagarzón, Mocoa, Santiago, San Sucumbíos; los cantones de Tena, Francisco, Colón, Sibundoy y Puerto Archidona, Carlos Julio Arosemena Leguizamo en el Departamento de Tola, El Chaco, Quijos de la Putumayo. provincia del Napo.

Pacífica Los cantones de Atacames, San Los municipios de Barbacoas, Ricaurte Lorenzo, Esmeraldas, Río Verde, y Tumaco del Departamento de Nariño. Eloy Alfaro, Muisne y Quinindé de la provincia de Esmeraldas.

Fuente: Comunidad Andina de Naciones.

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

2.1.7. PLAN BINACIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA

“La visión del Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador-Colombia en cuanto a la ZIFEC es un territorio de paz y reconciliación, modelo de integración, interconexión y desarrollo territorial”. (BCE, 2017, pág. 49).

Sobre la visión el Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador y Colombia indica los consecuentes ejes de planificación:

- Conectividad e infraestructura.
- Complementariedad productiva y comercial.
- Seguridad integral y movilidad humana.

- Equidad, cohesión social y cultural.
- Sustentabilidad ambiental (Plan Binacional de Integración Fronteriza, 2014).

A continuación, se tomarán en cuenta los ejes relacionados al tema de estudio. Por ejemplo, el Eje 2, Eje 3, Eje 4 y Eje 5 los cuales indican lo siguiente:

Eje 2: Seguridad integral y movilidad humana

BCE (2017) indica que “El Eje 2 establece los siguientes aspectos: seguridad ciudadana; violencia de género; riesgos naturales; movilidad humana; y, convenios binacionales” (pág.51).

Metas:

- Reducir los homicidios un 20% en Colombia y en Ecuador un 49.8%.
- Reducir los feminicidios un 20% en Colombia y un 68.2% para Ecuador (PLAN BINACIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA, 2014).

Eje 3: Complementariedad productiva y comercial

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) “En relación con el Eje 3 el Plan Binacional plantea trabajo en los siguientes aspectos: empleo y subempleo; complementariedad productiva y comercial; incidencia de la informalidad; economía popular y solidaria; y fortalecimiento de capacidades y potencialidades” (pág.9).

Eje 4: Conectividad e infraestructura

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) “En referencia al Eje 4 el Plan Binacional de Integración Fronteriza toma en cuenta aspectos como: infraestructura vial; infraestructura marítima y fluvial; puertos marítimos; puertos fluviales; infraestructura aeroportuaria; infraestructura pasos de frontera; y, energía” (pág.9).

Metas:

- Aumento de internet un 67%; en Ecuador el incremento se prevee para el 93%

Eje 5: Sostenibilidad ambiental

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) “En cuanto al Eje 5 se consideran los siguientes aspectos como prioritarios: uso del suelo; Territorios bajo conservación; cuencas hidrográficas; humedades y avances en temas de conservación” (pág.10).

Metas:

- Llevar a cabo el procedimiento de gestión de los recursos hídricos en las cuencas fronterizas.

- Articular el intersectorial para llegar a conseguir la sostenibilidad ambiental en temas de agricultura, infraestructura, hidrocarburos y minería.
- Consolidar la creación de zonas protectoras de fronteras.
- Integrar, articular el orden ambiental.

Políticas binacionales

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) presenta que “Garantizar los derechos humanos y las libertades de la población fronteriza, como también la reducción, prevención y protección en relación con los distintos tipos de violencia, fomentando una cultura de paz, de seguridad ciudadana y de solución pacífica de conflictos” (pág.12).

- Ayudar en la implementación de procesos de gestión migratorios, donde los ciudadanos puedan movilizarse bajo las indicaciones de mantenimiento de la seguridad binacional, la optimización del servicio y el respeto de los derechos humanos.
- Presentar mecanismos binacionales para gestionar los riesgos y bajar las vulnerabilidades causadas por eventualidades de origen antrópico o natural.
- Conllevar a la protección e inclusión social y económica de las personas que se encuentren en movilidad ciudadana y de sus familiares, al igual que inculcarle el retorno a su zona de origen.
- Pelear contra las actividades ilegales como el comercio ilegal, hidrocarburos, narcotráfico, minería ilegal, tráfico de tierras, pesca ilícita, pesca ilegal y la delincuencia internacional organizada, fortaleciendo de esta manera la corresponsabilidad binacional (PLAN BINACIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA, 2014).

BCE (2017) presenta que “En su conjunto los dos planes buscan garantizar los derechos de la población y mejorar las condiciones para la movilidad y las condiciones de vida de las personas que habitan en los territorios de la ZIFEC” (pág.13).

La relación bilateral entre Ecuador y Colombia trajo enfoques con los siguientes objetivos para guiarse mediante la planificación de la Zona de Integración Fronteriza:

- Integración de Latinoamérica.
- Cultura de paz.
- Erradicación de la pobreza.
- Ser humano y naturaleza (Plan Binacional de Integración Fronteriza, 2014).

Puertos de Zona fronteriza San Lorenzo- Tumaco (Colombia)

Puerto de Esmeraldas

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) indica que “Por este puerto se exportan materias primas de madera y de aceites a Venezuela, México, Colombia, entre otros. Además, es la entrada para las importaciones de la industria siderúrgica, industria automotriz, minerales no preciosos, maquinaria industrial y equipo eléctrico” (pág.14). La provincia de Esmeraldas cuenta con un puerto de pesca artesanal de primer orden, por este salen diariamente a través de vías terrestres una considerable cantidad de toneladas de pescados y mariscos con destino hacia las distintas ciudades de la sierra y la costa.

Puerto de San Lorenzo

“Es un antiguo puerto maderero ubicado al norte de la provincia de Esmeraldas, actualmente se encuentra deshabilitado, sin embargo, funciona como punto de embarque del transporte fluvial desde San Lorenzo hacia Tumaco en Colombia y localidades ecuatorianas”. (PLAN BINACIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA, 2014)

Puertos fluviales del Ecuador

El Plan Binacional de Integración Fronteriza (2014) indica que a lo largo de los ríos “A lo largo de los ríos Aguarico y Napo se han instalado varios puertos fluviales de pequeñas embarcaciones que sirven para conectar a la población de frontera. Se pueden mencionar: San Miguel; El Carmen – Putumayo (Ecuador – Colombia); y Puerto Providencia – Napo (Ecuador – Perú – Brasil)” (pág.17).

2.1.8. IMPORTACIONES

“La importación, que es la compra de bienes o servicios a un proveedor originario de un país distinto al del comprador”. (Alejandro Eugenio, 2010, pág. 32).

Las importaciones presentan el papel de traslado la manera legal y formal de los artículos que son producidos en otra nación y son necesitados para consumirlos en dicho país al que son destinados. En otras palabras, los productos que son importados entran al país que los recibe mediante las fronteras de cada país. Entre los principales productos que se comercializan entre Ecuador y Colombia en materia de exportaciones e importaciones tenemos los siguientes:

- Medicamentos para utilizarlos profiláctica y terapéuticamente.

- Insecticidas Ncop.
- Automóviles de motor de émbolo de alta cilindrada a 1,500cm³ menos los ckd.
- Azúcares en bruto ncop.
- Fungicidas presentados en envases para la venta al por menor (PROECUADOR, 2018, pág. 19).

Tabla 2

Importaciones Fob desde Ecuador a Colombia (Millones de dólares)

Importaciones totales	2017 Ene-Dic	2018 Ene-Dic	2019 Ene-Dic	2020 Ene-Dic	2021 Ene-May	Total
Colombia	1.661,1	1.864,7	1.818,4	1.484,9	623,2	7.452,30
Participación porcentual	22,29%	25,02%	24,40%	19,93%	8,36%	100,00%

Fuente: Informe estadístico mensual, Banco Central del Ecuador.

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

Durante el periodo 2017 hasta mayo 2021 las importaciones desde Ecuador hacia Colombia fueron de USD 7.452,30 millones, teniendo una mayor participación en el año 2018 con un porcentaje de 25,02, seguido del año 2019 con una participación de 24,04% y posteriormente hubo un decrecimiento en el año 2020 con un porcentaje de 19,93.

De acuerdo con la estadística de comercio exterior por parte de Procolombia las importaciones ecuatorianas desde Colombia en el periodo 2019 tuvieron una participación del 16,2% en agroalimentos, de 40.1% en el sector de Metalmecánica y Otras Industrias, de 33.1% en Químicos y Ciencias de la Vida, de 8,0% en sistema moda, y con una participación de 3,0% en industrias 4.0.

En el periodo 2020 tuvo una participación del 21,0% en agroalimentos, de 35,4% en el sector de Metalmecánica y Otras Industrias, de 36,0% en Químicos y Ciencias de la Vida, de 7,4% en sistema moda, y con una participación de 0,2% en industrias 4.0.

Durante el periodo 2021 se obtuvo una participación del 20,4% en agroalimentos, de 37,9% en el sector de Metalmecánica y Otras Industrias, de 34,1% en Químicos y Ciencias de la Vida, de 7,4% en sistema moda, y con una participación de 0,2% en industrias 4.0.

2.1.9. SENA E (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador)

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE, 2015) expresa que “Es una empresa estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador está en constante innovación, y perfeccionamiento de los procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en el servicio al usuario” (pág.4).

Esta institución es de gran importancia para el país puesto que vela a que no se cometa ninguna infracción aduanera, facilita el comercio exterior del Ecuador de forma física, documental y electrónica dentro del territorio nacional.

A partir del año 2015 entró en funcionamiento el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías-TIM desarrollado por parte del Servicio Nacional de Aduanas como mecanismo de integración entre Colombia-Ecuador.

“Con el TIM, el SENA E facilitará las operaciones de comercio exterior entre Ecuador y Colombia, a la vez, mejorará la eficacia de los controles fronterizos”. (SENAE, 2015)

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, SENA E, en conjunto con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, de Colombia, implementaron el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías, TIM; un proyecto que impulsa el intercambio comercial, la competitividad y la integración regional. (SENAE, 2015)

La implementación de dicho Sistema TIM constituye un hito histórico en la modernización de la gestión coordinada en fronteras en Sudamérica, al establecer una plataforma tecnológica que homologa los procedimientos aduaneros en el Tránsito Aduanero Comunitario entre Colombia y Ecuador, permitiendo un control integrado automatizado y reduciendo en un 80% el tiempo para la realización de trámites de comercio exterior, en la medida en que se podrá diligenciarlos de manera electrónica. (CAN, 2015)

Sin embargo, dicho proyecto fue desarrollado en la frontera Tulcán-Ipiales y hasta la fecha actual no se ha llevado a cabo en los demás pasos fronterizos, tal es el caso del paso binacional con Colombia desde Tumaco- San Lorenzo.

2.1.10. CANTÓN SAN LORENZO- ESMERALDAS

Esmeraldas está situada en la zona geográfica conocida como región litoral o costa. La Prefectura de Esmeraldas (2019) señala que “Su capital administrativa es la ciudad de Esmeraldas, la cual además es su urbe más grande y poblada. Ocupa un territorio de unos 14.893 km², siendo la séptima provincia del país por extensión” (pág.10).

La Prefectura de Esmeraldas (2019) sostiene que “Limita al este con Carchi e Imbabura, al sur con Santo Domingo de los Tsáchilas y Manabí, al sureste con Pichincha, al norte con la Provincia de Tumaco-Barbacoas, del departamento de Nariño perteneciente a Colombia, y al oeste y norte con el océano Pacífico a lo largo de una franja marítima de unos 230 kilómetros”. (2019, pág. 11)

“En el territorio esmeraldeño habitan 491.168 personas, según el último censo nacional (2010), siendo la octava provincia más poblada del país. La Provincia de Esmeraldas está constituida por 7 cantones, con sus respectivas parroquias urbanas y rurales”. (PREFECTURA ESMERALDAS, 2019, pág. 12)

“La población es en su mayoría afrodescendiente, aunque también hay una presencia significativa de población mestiza, tanto ecuatoriana como colombiana, y de población indígena de las etnias Awa y Chachi, situación que lo constituye, de hecho, en un espacio multicultural”. (Hernando Ortega A., 2010, pág. 13)



Figura 2. Cantón San Lorenzo-Prov.Esmeraldas

Fuente: Ecured (2018)

Tabla 3.*Indicadores socioeconómicos Provincia de Esmeraldas*

Población (habitantes)	33.179
Analfabetismo %	6,6
Escolaridad (años promedio)	10,0
Población económica activa (PEA)	361.353
Tasa de desempleo %	7,8
Tasa de ocupados plenos %	33,5
Tasa de subempleos %	20,2
Pobreza de NBI %	58,8
Pobreza por ingreso %	42,0
Remesas (miles de dólares)	26.652
Vehículos motorizados matriculados	38.432
Volumen de depósito (miles de dólares)	240.268
Impuestos, recaudación bruta total (miles de dólares)	57.890
Especialización productiva manufacturera %	3,0
Profundización financiera %	7,9

Fuente: Estadística de cuentas provinciales, Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

Tabla 4.*Valor agregado bruto (VAB) de la provincia de Esmeraldas periodo 2017-2019*

Industrias	2017	2018	2019	Total	Part. Total
Fabricación de productos de la refinación petróleo y de otros productos.	741.711	667.539,9	676.804,94	2.086.055,84	27,3%
Otros cultivos.	407.596	366.758,1	306.214,14	1.080.568,24	14,1%
Construcción.	366.657	329.991,3	381.322,17	1.077.970,47	14,1%
Silvicultura, extracción de madera y actividades relacionadas.	321.396	289.256,4	235.067,02	845.719,42	11,0%
Comercio al por mayor y al por menor; y reparación de vehículos automotores y motocicletas.	277.776	249.998,4	215.753,15	743.527,55	9,7%
Enseñanza.	211.417	190.275,3	217.671,53	619.363,83	8,1%
Transporte y almacenamiento.	149.344	134.409,6	181.237,65	464.991,25	6,1%
Administración pública, defensa;	95.943	86.348,7	106.987,43	289.279,13	3,8%

planes de seguridad social obligatoria.					
Servicios sociales y de salud.	89.057	80.151,3	106.960,74	276.169,04	3,6%
Correo y Comunicaciones.	58.832	52.948,8	59.233,19	171.013,99	2,2%
Economía total	2.719.729	2.447.677,80	2.487.251,96	7.654.658,76	100%

Fuente: Estadística de cuentas provinciales, Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

BCE (2017) presenta que “Durante el periodo 2017-2019 el valor agregado bruto de la provincia de Esmeraldas fue de USD 7.654.658,76 millones, y tuvo un crecimiento que pasó de USD 2.719.729 millones en el año 2017 a USD 2.487.251,96 millones en el año 2019” (pág.31). Las tres industrias que aportaron mayoritariamente a la economía de la provincia esmeraldeña son: Fabricación de productos de la refinación petróleo y de otros productos con una participación del 27,3%, seguido con un porcentaje de 14,1% están las industrias de otros cultivos y construcción.

2.2. MARCO CONCEPTUAL

2.2.1. Fronteras

Cevallos (2016) sostiene que “El término frontera es definido en derecho internacional como la línea que marca el límite exterior del territorio de un estado, es decir, la línea que determina el ámbito espacial donde un estado ejerce su soberanía con exclusión de otros” (pág.6).

2.2.2. Mercancía

Younes & Carrero (2009) definen que “En efecto, se trata de una palabra que, si bien ha sido utilizada tradicionalmente en el derecho aduanero nacional, tiene su origen en el derecho comercial y por ello se halla inescindiblemente unida a otras como mercado o mercader, que conllevan significaciones distintas” (pág.11).

2.2.3. Modos de transporte

“El movimiento físico de mercancías a través de las fronteras, o transporte de mercancías, puede realizarse usando uno o más un modo de transporte”. (ONU, 2017, pág. 15).

Las distintas modalidades tales como: aérea, carretera, marítima, ferroviaria, vías navegables interiores, contienen diferentes procedimientos y requisitos de datos, esto es debido por las diversidades en la infraestructura que estas presentan en la capacidad de sobrellevar cargas pequeñas o grandes, además de los diferentes regímenes internacionales, nacionales o además locales que son aplicados de cada manera específicamente.

2.2.4. Transporte por carretera

En los procedimientos y operaciones que se realizan para ejecutar transacciones en el comercio internacional el transporte es uno de los más destacados. Torres & Rendón (2013) señalan que “este se ha convertido en una actividad de suma relevancia dentro de cada operación de importación y exportación de los países, y que se ha consolidado como una variable de gran imperativa en el alcance de los niveles de competitividad” (pág.17).

El transporte de carretera es de carga por lo tanto es compuesta por una industria de pensó en la economía, ya que la importancia de las estrategias sobresale en que es el vehículo que lleva la actividad de los países, por lo tanto los empresarios que sobresalen en este mercado según Triviño (2016) “Tienen el ingenio de actualizar y convertir el transporte de carga terrestre, por lo tanto es modernizado profundamente la estructura que implique suministrar agilidad y dotar de tecnología importante para mejorar la competitividad en el mercado” (pág.33)..

2.2.5. Comercio Transfronterizo

Según Alegría (1989) se pueden identificar tres tipos de procesos “Nacionales, binacionales y transfronterizos. Los procesos nacionales se refieren a aquellas actividades que no tienen una relación directa con lo binacional (actividades de gobierno y algunos servicios del sector público dirigidos a la población local)” (pág.21).

Desde el punto de vista de Medina “El comercio transfronterizo como un intercambio que es producto de las diferencias estructurales nacionales y que la contigüidad espacial de ciudades lo facilita” (pág.24).

2.2.6. Centros Binacionales De Atención En Fronteras (CEBAF)

Los CEBAF son instalaciones que se encuentran localizadas en diversas partes del territorio de uno o dos países miembros de la Comunidad Andina colindantes, cercanos a un paso fronterizo, por lo tanto, es prestado el servicio de control integrado del flujo de personas, mercancías, equipajes y vehículos que presentan servicios complementarios de facilitación y de atención a los usuarios (CAN, 2018, pág. 32).

Los CEBAF son regulados mediante la Decisión 502 que el CAN (2018) define como “Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina, aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores. También están regulados por disposiciones complementarias y reglamentarias, Acuerdos Específicos y las disposiciones emitidas por la Junta de Administradores” (pág.33).

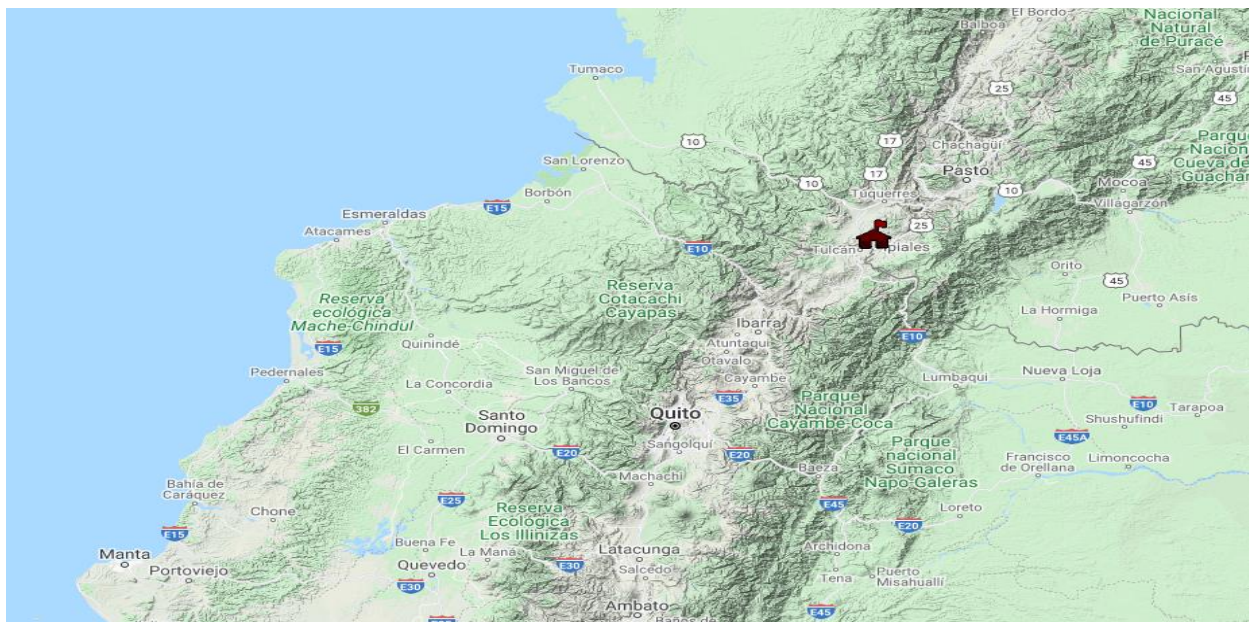


Figura 3. CEBAF en el paso de frontera Tulcán-Ipiales (Rumichaca).

Fuente: Cosiplan (2017)

2.2.7. Control aduanero

En la actualidad las aduanas se encuentran confrontadas a un ambiente de rápida mutación, evolución de los modos de consumo y producción, intensificación de los intercambios comerciales internacionales, y nuevos problemas mundiales que son los cambios climáticos, la delincuencia

organizada, entre otros, en este contexto las aduanas desarrollan una posición elemental que garantizan un equilibrio permanente entre la protección de la sociedad y la simplificación de los intercambios comerciales (Torres, Ivonne, Chávez, & Lenin., 2013, pág. 45).

Sin embargo, en el presente proyecto de titulación se ha realizado un análisis de procedimientos aduaneros en el transcurso de los últimos 5 años y conforme a la normativa legal vigente por parte de Ecuador- Colombia se obtuvo lo siguiente:

En el período 2017-2018 de acuerdo con las publicaciones presentadas en el proyecto de investigación de Desarrollo Fronterizo Ecuador y Colombia. Departamento de Nariño y la Provincia del Carchi en este estudio se presentaron los siguientes componentes: La informalidad de empleos y laborales, comercial, económica, diferencial cambiario, gestión pública y ciudadana, asociatividad, comercio exterior (Rosero, 2020, pág. 49).

Dentro de este proyecto como parte del desarrollo fronterizo se encuentra el siguiente componente:

El componente logística y transporte presenta la siguiente prioridad:

Según Rosero (2020) “Diseñar un sistema de monitoreo continuo de vehículos y flota vehicular de transporte en carretera dentro de la zona de integración ecuatoriana colombiana para establecer políticas de optimización del transporte y su carga” (pág.53).

Por otro lado en este mismo periodo se llevó a cabo la implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el paso de frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca), así como también como parte de Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo, se llevó a cabo el Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel el cual hace la conexión Colombia - Ecuador (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja), dichos proyectos se desarrollaron con la finalidad de fortalecer la “integración comercial y social entre Ecuador y Colombia mediante el mejoramiento de la eficiencia de los procesos fronterizos. Dar cumplimiento a la Decisión 502 de la CAN, que establece que los países miembros desarrollarán una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento de su espacio físico, fortaleciendo la infraestructura y los servicios necesarios para su integración”. (Fonseca, 2017, pág. 17).

Sin embargo, hasta el 2017 que fue la ejecución de dichos proyectos y en el año 2019 que fueron actualizadas las funciones por parte del CEBAF en el paso fronterizo binacional desde Tumaco (Colombia) a San Lorenzo no se llevaron a cabo estos centros de control fronterizo.

En el año 2019 Por su parte El SENA señaló lo siguiente “Como parte del control fronterizo que el endurecimiento de las sanciones no ayuda en la disminución del contrabando, debido a que la mentalidad de las personas es muy cerrada; de esta manera, si se aumentan las sanciones podría generarse protestas de los comerciantes informales, y esto obligaría a tomar otro tipo de acciones”. (Villareal, et al., 2020, pág.14)

A inicios del año 2020 se tomó la disposición de cerrar las fronteras como método de prevención y bioseguridad ante la pandemia por Covid 19.

Puestos móviles, terrestres y fluviales de la Armada de Colombia ejercen control en el departamento de Nariño, con la frontera binacional con Ecuador, cumpliendo la disposición del presidente Iván Duque del cierre de fronteras, como medida de prevención ante la pandemia del coronavirus. (EL UNIVERSO, 2020)

Como parte de las disposiciones el COE de San Lorenzo aplicó reducción de horarios para el transporte fluvial y terrestre parroquial en este cantón fronterizo, con un horario de 09:00 a 16:00 podían ingresar las embarcaciones al puerto fluvial y los buses de pasajeros (rancheras), de 05:00 a 12:00, para abastecerse de alimentos y otros servicios. (EL UNIVERSO, 2020)

A pesar de que en el cantón San Lorenzo el tema de la pandemia no ha afectado mayormente la salud de su población, si se vió afectada en su comercio debido al impacto por cierre de frontera. (LA HORA, 2020)

En ese mismo año se llevó a cabo la construcción del centro de control migratorio que une la vía Tumaco - Mataje, según los acuerdos binacionales.

En diciembre del mismo año 2021 Ecuador y Colombia reabrió la frontera terrestre luego de 20 meses a causa del coronavirus, sin embargo, el puente Rumichaca situado entre Ecuador y Colombia es el único paso legal. (EL UNIVERSO, 2021)

Mientras que hasta diciembre 2021 el paso fronterizo binacional con el Departamento Nariño-Colombia y San Lorenzo- Esmeraldas permanece cerrado. Sin embargo, Raúl Araujo, director de productividad y competitividad empresarial de Nariño expresó que este corredor internacional Espriella - Río Mataje es la oportunidad de comercio exterior más importante en la zona del Pacífico. Es decir, es de gran importancia para el comercio binacional la reapertura de este.

2.2.8. Zona primaria

Conforme al Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones establece en el Capítulo I NORMAS FUNDAMENTALES lo siguiente:

Art. 105.- Territorio Aduanero. – El COPCI (2010) define que “Territorio aduanero es el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de este Código y comprende las zonas primaria y secundaria. La frontera aduanera coincide con la frontera nacional, con las excepciones previstas en este Código” (pág.19).

“Art. 106.- Zonas aduaneras. - Para el ejercicio de las funciones de la administración aduanera, el territorio aduanero se lo divide en las siguientes zonas, correspondientes a cada uno de los distritos de aduana”. (COPCI, 2010, pág. 21).

- a. Primaria. - Constituida por el área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras terrestres; así como otros lugares que fijare la administración aduanera, en los cuales se efectúen operaciones de carga, descarga y movilización de mercaderías procedentes del exterior o con destino a él.
- b. Secundaria. - Que comprende la parte restante del territorio ecuatoriano incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo.

2.2.9. Declaración de aduana

El despacho aduanero de mercancías “Es el proceso administrativo gestionado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, al cual deben someterse las mercancías que ingresan o salen del país, dicho proceso inicia con la presentación de la declaración aduanera y culmina con el levante” (Importaciones Ecuador, 2021, pág. 24).

“La declaración aduanera es el documento que debe presentarse de manera electrónica y/o física de acuerdo con el procedimiento y al formato establecido por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para dar inicio al proceso de despacho en Aduana”. (Importaciones Ecuador, 2021, pág. 25).

De acuerdo con lo establecido en el Código de Producción Comercio e Inversiones indica lo siguiente:

Capítulo V DE LA DECLARACIÓN ADUANERA

Artículo 138 En cuanto a la declaración aduanera esta estará presente sobre los procesos presentados por el director general. El servicio de la nación Aduanero del Ecuador puede admitir el desaduanamiento directo de la mercadería en los casos señalados en el reglamento de estas normas, teniendo un cumplimiento de lo necesario para cumplir con los requisitos establecidos, estando de acuerdo con las disponibilidades emanadas por el director nacional del servicio de aduanas (COPCI, 2010, pág. 43).

2.2.10. Tributos

“La Tributación es el sistema por el cual el Estado a través de los órganos de gobierno extrae el dinero de sus administrados para coadyuvar con las cargas públicas”. (Rueda, Maribel, Ordóñez, Cisneros, & Edilda., 2019, pág. 20).

Enfocándose en los tributos relacionados al comercio exterior se puede mencionar lo siguiente:

“Los tributos al comercio exterior son recargos económicos que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación”. (Mise, 2021, pág. 13).

“El hecho generador de los tributos al comercio exterior será el ingreso de mercancías extranjeras o salida de mercancías del territorio aduanero bajo el control de autoridad aduanera competente”. (Mise, 2021, pág. 16).

2.3. MARCO LEGAL

2.3.1. COPCI

El Código Orgánico de la Producción, Negocio e Inversiones, es la Legislación Aduanera, regula el Negocio Exterior del Ecuador generalmente.

En el artículo 3 indica según COPCI (2010) “El presente código tiene por objeto regular el proceso benéfico en los periodos de producción, repartición, trueque, negocio, consumo, desempeño, de externalidades e inversiones productivas orientadas a la ejecución del Buen Vivir” (pág.64). En el Ecuador el procedimiento de las aduanas se encuentra regulado por el COPCI por lo que esta institución es la que ayudar a dar referencias sobre las importaciones y exportaciones, las obligaciones y derechos de quienes ejercen el comercio en el exterior.

Entre los principales fines mencionados por el Código de Producción Comercio e Inversiones está lo siguiente:

Artículo 4. Fines, esta legislación tiene como más importantes los fines siguientes:

- Promocionar las capacitaciones profesionales y técnicas dentro de las competencias ciudadanas y laborales, permitiendo que los resultados de conversión sean oportunos para todos.
- Garantizar el ejercicio de los derechos de los ciudadanos a usar los servicios y bienes equitativamente de manera óptima y en armonía con la naturaleza.
- Regular todas las maneras de inversión privada en cuanto a las actividades productivas y servicios ambientalmente aceptables y socialmente deseables.
- Inculcar la producción nacional, el comercio y el consumo sustentable de servicios y bienes con responsabilidad ambiental y social al igual que la comercialización y la utilización de tecnologías ambientalistas limpias y energías alternativas.
- Crear empleo y trabajo de calidad y dignos que puedan ser valoradas todas las maneras de trabajo y cumplan con los derechos laborales.

2.3.2. REGÍMENES ADUANEROS

Según lo expresado en el Capítulo VII del COPCI, de los Destinos Aduaneros. Señala: Art.118.- “Ingreso a Régimen Aduanero. - Contempla la posibilidad de que las mercancías de importación y exportación se acojan a tratamientos aduaneros definitivos, suspensivos, liberatorios, compensatorios o devolutivos, conforme lo establecido en la normativa aduanera vigente” (pág.53).

En cuanto a lo analizado en la Frontera Norte de la Provincia de Esmeraldas como región fronteriza que no es habilitada por el (SENAE) se puede deducir que una opción para tener un mejor control de los artículos que ingresan al territorio ejerciendo la normativa aduanera vigente, consumando de esta manera las obligaciones y derechos de los importadores y exportadores.

Se encuentran existentes los regímenes de importación y de esta manera facilitar el comercio regido por el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, entre estos se encuentran:

- Reimportación en la misma provincia (artículo 153).
- Transformación bajo el control de aduanas (artículo 151).
- Régimen de admisión temporal para perfeccionar activos (artículo 149).
- Importación para el Consumo (artículo 147).

- Depósito aduanero (artículo 152).
- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria (artículo 150).

2.3.3. OTROS REGÍMENES

Son presentados otros regímenes para facilitar de esta manera el comercio, a partir del Código Orgánico del Comercio, Inversiones y Producción, entre estos se consiguen:

Existen Otros Regímenes, para la facilitación del comercio, según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, entre ellos están:

- Tránsito aduanero (artículo 163).
- Tránsito aduanero (artículo 161).
- Almacenes Especiales (artículo 159).
- Devolución Condicionada (artículo 157).
- Almacenes libres (artículo 158).
- Ferias Internacionales (artículo 160).
- Reembarque (artículo 162).

2.3.4. DECISIÓN 617 TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

En la Elección de Tránsito Aduanero Comunitario 617, en concordancia con el artículo 10: no poder objeto de tránsito aduanero comunitario las mercaderías el cual la importación está prohibida plasmada en el ordenamiento jurídico comunitario; o esté prohibido debido a factores de moralidad, custodia o estabilidad de la salud y vida de las personas, animales, plantas o entre otros que se encuentran contempladas en éste. De la misma manera no pueden ser objeto de tránsito aduanero comunitario las mercaderías el cual la importación se encuentra prohibida plasmada en Acuerdos y Tratados mundiales o en las legislaciones de las naciones, miembros cinguladores en el ordenamiento jurídico comunitario (CAN, 2001, pág. 23).

2.3.5. FACILITACIÓN AL COMERCIO EXTERIOR

COPCI (2010) señala que “La Facilitación al Comercio Exterior.- Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expedidos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional” (pág.68).

2.3.6. DECISIÓN 574 CONTROL ADUANERO

En la Decisión de la Comunidad Andina de Naciones 574, indican que el régimen andino en cuanto al control de aduanas que presentan un arancel por fueran en común para las naciones que son integrante de la CAN, por lo tanto se encuentran regidas a una unión de aduanas.

- El destino aduanero de una mercancía ha de entenderse como:
- La inclusión de las mercancías en un régimen aduanero
- Su introducción en una zona franca o en un depósito franco.
- Su reexportación fuera del territorio aduanero nacional.
- Su destrucción; o
- Su abandono. (CAN, 2007)

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. METODOLOGÍA

El modelo metodológico que es adoptado en esta investigación es el de Hernández et al. (2010) porque es presentado un enfoque flexible y amplio donde puede ser adoptado de forma general a las exigencias y alcance de la deserción, siendo cubiertos los puntos importantes que conllevan al diseño y elaboración del estudio.

“El término método —concepto de origen griego que significa el camino hacia— es descrito como un conjunto de actividades que se formulan de acuerdo con una serie de pasos específicos, postulados con el fin de llegar a un resultado determinado” (Hurtado León, 2007, pág. 5)

Dentro de los métodos de investigación complementarios Bernal (2006) consigue los modelos formulados a continuación:

- Deductivo.
- Inductivo
- Hipotético – Deductivo.
- Analítico.
- Inductivo – Deductivo.
- Sintético.

En el presente trabajo de investigación es aplicado el método inductivo – deductivo, Hurtado (2007) indica que “Es un método basado en el razonamiento, el cual permite pasar de hechos particulares a los principios generales” (pág.9). Esencialmente este método consiste en el estudio u observación de experiencias particulares o hechos con la finalidad de poder construir conclusiones que puedan permitir derivar de esto los fundamentos de una teoría (Bernal Torres, 2006, pág. 11).

A través de esta metodología se recolecta y analizan cierta cantidad de datos que ayuden a la comprensión y cumpliendo los objetivos de la disertación planteados, considerando aquella información que revele los factores que puedan analizar la situación de la frontera binacional con Colombia.

3.2.TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación en la que basó el presente proyecto es de tipo exploratoria “Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes” (Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P., 2010, pág. 21).

El presente proyecto de titulación se trabajó bajo la modalidad Cualitativo, ya que para los investigadores (Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P., 2010) el criterio cualitativo analiza ideas, comentarios, condiciones sobre los temas en análisis.

Adicionalmente se trabajó bajo la modalidad Descriptiva, la cual utiliza diferentes herramientas para mostrar y presentar la información y resultados del estudio, con el fin de analizar el control concurrente fronterizo en la frontera binacional con Colombia.

3.3.ENFOQUE

Desde el punto de vista de Hernández et al. (2010) es aplicado un enfoque del estudio de forma cualitativa el cual conlleva al análisis de informaciones cualificables como el análisis de informaciones cualificables como tendencia de importaciones a consumir y control fronterizo por parte de importaciones del sector como también referencias de especialistas en el tema, presentando un corte no experimental debido a que las variables son manipuladas.

De este enfoque son muchas las apreciaciones que diferentes autores indican. Para Hernández (2010) “Es un proceso que requiere de la recolección de datos sin medición numérica” (pág.22).

La investigación de enfoque cualitativo se desarrolló al instante que se empleó una escala cualitativa en donde se consideró las cinco dimensiones fundamentales que para Creswell (2008) “Se refieren a la recolección de datos, formulación de preguntas, flexibilidad, interpretación contextual, inmersión inicial en campo” (pág.11).

3.4.MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se aplicó la técnica bibliográfica documental a través de la cual se revisaron los datos relacionados a los objetivos. Por otro lado, se realizaron entrevistas por medio de la plataforma Meet a importadores del sector y expertos en comercio exterior a la posibilidad del análisis del control fronterizo binacional con Colombia. (*Ver anexo 1*).

La entrevista cualitativa es definida como una reunión intercambiar y conservar los datos entre una persona que es el entrevistador y otra que se define como el entrevistado u entrevistados. (Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P., 2010, pág. 36)

3.5.POBLACIÓN

La población seleccionada fueron importadores del sector dedicados a la importación de zapatos, ropa, artículos de belleza, entre otros; además de la aportación empírica de un especialista en comercio exterior se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 5

Población seleccionada “Importadores del sector y asesores en comercio exterior”

Empresa	E-mail	Teléfono
JAMEG S.A	jlecaro@gmail.com	0989910891
Lamaga Distribuciones	ldistribuciones@gmail.com	096 180 2111
C&C Importadora	Byron_19@gmail.com	(04) 251-3463
Importadora Pisada´S	Importpisadas_10@gmail.com	(04) 251-9741
Importadora Veyor	Veyor_2013@gmail.com	099 264 3409

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

3.6.MUESTRA

Según Hernández (2014) “Cuando no se tiene acceso a toda la población, es necesario realizar el cálculo de muestra” (pág.41). De esta manera se consideró la muestra hacia favores de investigador por la tanto fueron seleccionados algunos importadores y especialistas en comercio exterior, quienes se encuentran en la lista detallada de la población con el objetivo de brindar más información al tema.

3.7. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Dentro de este punto se presentan los hallazgos de la investigación una vez aplicados el instrumento seleccionado, es decir la entrevista. Las entrevistas realizadas cuentan con su respectivo análisis, incluyendo en el cierre del capítulo un detalle con los resultados más relevantes para el proyecto.

3.7.1. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS DE LA FICHA DE ENTREVISTA APLICADA.

➤ Análisis e Interpretación de datos.

3.7.2. FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA IMPORTADORES DEL SECTOR DESDE EL PASO BINACIONAL CON COLOMBIA A ECUADOR. (Ver anexo 2)

Entrevista 1

Objetivo: Analizar y conocer información brindada por parte de comerciantes del sector dedicados a la importación de mercadería a consumo por medio del paso binacional con Colombia.

1. ¿Con qué periodicidad realiza importaciones?

Una vez al mes.

2. ¿Qué medio de transporte utiliza para la importación de mercaderías?

Por medio de transporte de carga pesada.

3. ¿Se le realiza el control aduanero en Ecuador por autoridades como Servicio Nacional de Aduanas y el Centro Binacional CEBAF?

Sí, más que todo el control es por parte del Servicio Nacional de Aduana, por medio de una revisión visual de mercadería y de correcta documentación.

4. ¿Qué tipo de mercaderías importa?

Zapatos

5. ¿Generalmente que ruta utiliza para efectuar la movilización de mercadería entre un país y otro?

Nombrando ciudades principales, vía Tumaco cantón San Lorenzo.

6. ¿Alguna vez se le ha sido decomisada mercadería considerada como parte de la canasta familiar transfronteriza la misma que no graba tributos?

No, no se me ha sido decomisada alguna vez mercadería, sin embargo, si no se cumple con la normativa vigente el medio de transporte es detenido.

7. ¿Cumple con la normativa vigente para nacionalizar su mercancía?

Sí.

8. ¿Cuáles son los pasos que realiza para nacionalizar su mercadería, considera que es un proceso fácil o conlleva complejidad?

El proveedor nos confirma fecha para posicionar el furgón, se hace el envío de factura comercial, lista de empaque, manifiesto de carga, se realiza el pago de tributos y ya luego el SENA autoriza el paso o liberación del furgón al destino final, en este caso Ecuador.

9. ¿Existe control aduanero en la salida del muelle de San Lorenzo?

No, no existe control más que en la entrada.

10. ¿Basado en su experiencia, considera usted que debe de existir un mayor control aduanero de manera concurrente?

Considero que sí, no solamente por el ingreso de mercadería sino también por seguridad de transportistas y personas en general que cruzan la frontera.

3.7.3. FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA IMPORTADORES DEL SECTOR DESDE EL PASO BINACIONAL CON COLOMBIA A ECUADOR.

Entrevista 2

Objetivo: Analizar y conocer información brindada por parte de comerciantes del sector dedicados a la importación de mercadería a consumo por medio del paso binacional con Colombia.

1. ¿Con qué periodicidad realiza importaciones?

Dos veces al mes.

2. ¿Qué medio de transporte utiliza para la importación de mercaderías?

Por medio de transporte vía terrestre

3. ¿Se le realiza el control aduanero en Ecuador por autoridades como Servicio Nacional de Aduanas y el Centro Binacional CEBAF?

Sí, al ingreso.

4. ¿Qué tipo de mercaderías importa?

Artículos de belleza (pelucas, pestañas)

5. ¿Generalmente que ruta utiliza para efectuar la movilización de mercadería entre un país y otro?

Vía Tumaco, cantón San Lorenzo (Esmeraldas).

6. ¿Alguna vez se le ha sido decomisada mercadería considerada como parte de la canasta familiar transfronteriza la misma que no graba tributos?

Sí se me ha sido detenido el vehículo por falta de documentación.

7. ¿Cumple con la normativa vigente para nacionalizar su mercancía?

Actualmente sí.

8. ¿Cuáles son los pasos que realiza para nacionalizar su mercadería, considera que es un proceso fácil o conlleva complejidad?

Ese proceso lo realiza directamente mi agente de aduana, sin embargo, generalmente presentamos la factura comercial y la guía de remisión.

9. ¿Existe control aduanero en la salida del muelle de San Lorenzo?

No.

10. ¿Basado en su experiencia, considera usted que debe de existir un mayor control aduanero de manera concurrente?

Considero que por medio de las fronteras es un paso ideal para el paso de mercadería ilegal entre otros factores, así que sí debería de existir un mayor control.

3.7.4. FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA IMPORTADORES DEL SECTOR DESDE EL PASO BINACIONAL CON COLOMBIA A ECUADOR.

Entrevista 3

Objetivo: Analizar y conocer información brindada por parte de comerciantes del sector dedicados a la importación de mercadería a consumo.

1. ¿Con qué periodicidad realiza importaciones?

6 meses del año.

2. ¿Qué medio de transporte utiliza para la importación de mercaderías?

Por medio de transporte de carga pesada.

3. ¿Se le realiza el control aduanero en Ecuador por autoridades como Servicio Nacional de Aduanas y el Centro Binacional CEBAF?

Sí, sobre todo por parte del Servicio Nacional de Aduana.

4. ¿Qué tipo de mercaderías importa?

Ropa

5. ¿Generalmente que ruta utiliza para efectuar la movilización de mercadería entre un país y otro?

Desde Tumaco, Parroquia Mataje, San Lorenzo.

6. ¿Alguna vez se le ha sido decomisada mercadería considerada como parte de la canasta familiar transfronteriza la misma que no graba tributos?

No, no se me ha sido decomisada alguna vez mercadería.

7. ¿Cumple con la normativa vigente para nacionalizar su mercancía?

Sí.

8. ¿Cuáles son los pasos que realiza para nacionalizar su mercadería, considera que es un proceso fácil o conlleva complejidad?

Una vez posicionada la mercadería a importar se hace el envío de factura comercial, lista de empaque, manifiesto de carga, se realiza el pago de tributos, entre otros documentos y una vez autorizado se procede con el pago de tributos y a su vez se autoriza el paso hacia el destino final que es Ecuador.

9. ¿Existe control aduanero en la salida del muelle de San Lorenzo?

No.

10. ¿Basado en su experiencia, considera usted que debe de existir un mayor control aduanero de manera concurrente?

Considero que sí debería de haber un mayor control, ahora que las fronteras se abrieron hay muchos factores expuestos, como mercadería, migrantes, etc.

3.7.5. FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA IMPORTADORES DEL SECTOR DESDE EL PASO BINACIONAL CON COLOMBIA A ECUADOR.

Entrevista 4

Objetivo: Analizar y conocer información brindada por parte de comerciantes del sector dedicados a la importación de mercadería a consumo por medio del paso binacional con Colombia.

1. ¿Con qué periodicidad realiza importaciones?

Una vez al mes.

2. ¿Qué medio de transporte utiliza para la importación de mercaderías?

Por medio de transporte de carga pesada (Furgón).

3. ¿Se le realiza el control aduanero en Ecuador por autoridades como Servicio Nacional de Aduanas y el Centro Binacional CEBAF?

Sí, siempre se pasa por controles aduaneros, por medio de revisión visual y revisión personal de documentación.

4. ¿Qué tipo de mercaderías importa?

Preparaciones de belleza como maquillaje, cuidado de piel, bronceadores, etc.

5. ¿Generalmente que ruta utiliza para efectuar la movilización de mercadería entre un país y otro?

Bogotá, Cali, Ipiales, Tulcán.

Tumaco, San Lorenzo.

6. ¿Alguna vez se le ha sido decomisada mercadería considerada como parte de la canasta familiar transfronteriza la misma que no graba tributos?

No.

7. ¿Cumple con la normativa vigente para nacionalizar su mercancía?

Sí.

8. ¿Cuáles son los pasos que realiza para nacionalizar su mercadería, considera que es un proceso fácil o conlleva complejidad?

Se realiza la entrega de toda la documentación, se espera su autorización, se cancela los tributos y finalmente se autoriza el paso del furgón con la mercadería.

9. ¿Existe control aduanero en la salida del muelle de San Lorenzo?

No.

10. ¿Basado en su experiencia, considera usted que debe de existir un mayor control aduanero de manera concurrente?

Sí, es importante que exista cada vez un mayor control aduanero, puesto que por medio de las fronteras puede ser un paso para la realización de actividades ilícitas o fuera del cumplimiento de la normativa vigente.

3.7.6. FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A ASESORES EN COMERCIO EXTERIOR. (Ver anexo 3)

Entrevista 5

Objetivo: Analizar y conocer la perspectiva acerca del control aduanero fronterizo por parte de un especialista en comercio exterior.

1. ¿Cómo asesor en comercio exterior considera fundamental la presencia y aplicación de actividades realizadas por parte del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF)?

Sí estoy de acuerdo con las operaciones del CEBAF, puesto que son parte del control, análisis y regulación fronteriza de ciertas mercancías que son de ingreso prioritario.

Muchas veces proveemos de mercadería para poder solventar nuestro crecimiento y desarrollo.

2. ¿Cree usted que los CEBAF deberían estar ubicados tanto a la salida como al ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero?

Sí, si deben estar ubicados tanto en la entrada como salida, debe de existir ciertos filtros tanto al ingreso como a la salida, recordemos que nuestro país está propenso al ingreso de

mercadería contaminada y a su vez se comienza a infectar ciertas embarcaciones vía marítima.

Además, debe de haber más control a carreteras aledañas a las carreteras principales, puesto que existen carreteras en donde las mercancías ingresan sin un previo control aduanero.

3. ¿Considera que la aplicación del Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves ha beneficiado a importadores del sector?

Sí, porque los Convenios que tenemos no solamente con Colombia si no a su vez con Perú por medio de la CAN, benefician también a exportadores, puesto que existen mayores importaciones de productos en desarrollos para luego ser exportados.

Es decir, importadores que a su vez se van a volver exportadores, lo cual es el objetivo principal.

4. ¿Considera que el control aduanero fronterizo ha mejorado en el transcurso de los últimos 5 años?

Dentro de los 5 años existía un control deficiente, es decir lo que las personas hacían era viajar por la frontera, comprar productos, ingresar artículos y estos se basaban en que eran artículos o efectos personales para viajeros y así liberar impuestos, luego en el 2016 se tomó un nuevo proyecto de control de las medidas aduaneras, por medio de esto se ha reglado estos controles para que el pequeño empresario no resulte afectado.

5. ¿Considera necesaria la presencia constante del personal del Comando de Guardacostas, para fortalecer el control aduanero concurrente?

Sí, sobre todo para un mejor control en productos de contrabando, mercadería contaminada, etc. Si no hay este control estaría afectando directamente a nuestros importadores.

6. ¿Podría mencionarnos sugerencias que considere usted ayudaría a mejorar el control aduanero concurrente en la frontera binacional con Colombia?

Para ciertos productos liberación de impuestos, la capacitación constante a personal en el área de tributos al comercio exterior, además ser un poco flexibles en el tema de tributos, reducir aranceles o poner un arancel específico para los productos, para así evitar la defraudación aduanera.

3.7.7. INTERPRETACIÓN DE LA FICHA DE ENTREVISTA APLICADA A LOS IMPORTADORES.

Respecto a la información brindada por parte de importadores del sector, entre sus importaciones principales se destacan los zapatos, ropa, artículos de belleza, etc. Como se pudo observar sus importaciones son realizadas a partir dos veces al mes, hasta 6 meses consecutivos por año. Los mismos que realizan el cumplimiento de la normativa legal vigente, como lo es la presentación de documentos, el pago respectivo de tributos, etc.

En cuanto al control fronterizo que estos importadores han experimentado, han sido partícipes del control fronterizo en todas sus ocasiones, incluso de ser el caso de algún incumplimiento de la normativa esto ha resultado con la detención de sus transportes.

También como parte del control fronterizo estos indican que el único control realizado es al ingreso de la mercadería.

Para concluir los importadores entrevistados afirman que sí es fundamental un mayor control fronterizo, puesto que por medio de estas zonas fronterizas se convierten en pasos bilaterales para la realización de actividades ilícitas como lo es el evadir controles y pago de tributos para comercializar productos con altas ganancias, así como contrabandistas, etc.

3.7.8. INTERPRETACIÓN DE LA FICHA DE ENTREVISTA APLICADA A ASESORES COMERCIALES.

De acuerdo con lo establecido por parte del asesor en comercio exterior principalmente indicó que está de acuerdo con las operaciones realizadas por el CEBAF, de esta manera existe un mayor control fronterizo.

Además, indicó que estos controles no solo deben realizarse a la entrada o salida de las vías principales, sino más bien de aquellas vías aledañas a carreteras principales, puesto que por medio de ellas es dónde ingresan mercaderías sin un previo control además de la evasión de tributos.

Acerca de los convenios que actualmente tenemos con Colombia y los suscitados también por medio de la CAN, benefician directamente a importadores como exportadores, debido al volumen de importación de productos en desarrollo éstos mismo luego pueden ser reexportados junto con los beneficios suscitados por convenios.

En el transcurso de 5 años atrás a partir del acuerdo con el Plan Binacional con Colombia entre sus actividades principales. Pero sin embargo las medidas tomadas no han sido suficientes para cumplir con cabalidad de dichos objetivos.

Entre las sugerencias propuestas por el asesor en comercio exterior están: Ser más flexibles en el arancel de ciertos productos o poner un arancel específico para los productos de mayor demanda, de esta manera evitar la defraudación aduanera, además de tener más personal capacitado para la realización de actividades de control y recaudación de tributos.

CAPÍTULO IV

INFORME FINAL

4.1. Generalidades

Mediante el levantamiento de información obtenida a través de la investigación de tipo exploratoria y a su vez descriptiva y la aplicación de entrevistas, se pudo denotar de manera más profunda el control aduanero concurrente en el cantón San Lorenzo en la importación de mercancías desde el paso de frontera binacional con Colombia.

Además, se determinaron los entes reguladores de comercio transfronterizo que actualmente operan como lo es el Servicio Nacional de Aduanas, entidad encargada de intervenir en los procedimientos de aduanas de ingreso y salida de mercaderías en Ecuador. Su principal finalidad es controlar y facilitar las aduanas, por lo tanto, estos son los gestores de servicios aduaneros usan un corto tiempo, siendo transparente, manejando al mismo tiempo datos como el ECUAPASS en las labores de impulsar de esta manera el comercio internacional.

A su vez como parte del control fronterizo también existen las Zonas de Integración Fronteriza conocidas comúnmente como ZIF. Según la regulación de la Decisión 501 señala en el artículo 1 sobre la ZIF, establece que “Son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutan planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada...”. (CAN, 2017, pág. 77).

Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), CAN (2016) sostiene que “Son reguladas por la Decisión 501, son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutan planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada” (pág.78).

Por medio de todos estos mecanismos en relación con el presente estudio el gobierno se encuentra en busca de analizar la integración de nuevos procedimientos de aduanas, controles especiales y facilitar de esta manera los trámites necesarios para ingresar y salir mercadería, vehículos, personas en la frontera norte de la provincia de Esmeraldas.

Sin embargo, dichas funciones y mecanismos no han resultado totalmente eficientes en el control aduanero fronterizo, tomando de referencia este punto se menciona lo siguiente:

La mayor vigilancia e inspección de mercancías que ingresan al Ecuador por este punto de la frontera permitirá mejorar los controles aduaneros destacándose la trazabilidad, transparencia, mejores tiempos de cruces fronterizos y flujo de información anticipada en las aduanas.

Convirtiéndose estos beneficios para el Estado y la localidad de San Lorenzo en la provincia de Esmeraldas al obtener un mejor registro de las mercancías que ingresan, un control aduanero de mercancías de importación eficiente, además de convertirse en una zona primaria.

4.2. Análisis de la aplicación de los Centros Binacionales de Atención Fronteriza

LOS CEBAF (CENTROS BINACIONALES DE ATENCION FRONTERIZA) también forman parte del control aduanero en las fronteras ecuatorianas. En relación con la presente investigación, los CEBAF se encuentran operando actualmente en atención al paso fronterizo Tulcán - Ipiales (Rumichaca) y a su vez también se encuentra el Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) SAN MIGUEL el cual opera como conexión entre Colombia - Ecuador (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja). Sin embargo, luego de tener ya varios años operando los CEBAF en las fronteras del país a inicios del año 2021 se llevó a cabo el Centro Binacional de Atención Fronteriza con el objetivo de facilitar los flujos de comercio exterior y de migración entre Ecuador y Colombia el cual fue construido cerca al río Mataje, en el Departamento de Nariño, territorio colombiano.

Estos Centros Binacionales de Atención en Frontera están regulados por la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con el objetivo de la libre circulación, facilitación y control aduanero.

4.3. Importaciones de bienes de consumo desde Colombia

4.3.1. Importaciones desde Colombia Período: Anual - Años: 2021;2020;2019;2018 (TM y valores en miles de USD)

Tabla 6.*Importaciones de bienes de consumo desde Colombia (Años: 2021;2020;2019;2018)*

2018		2019		2020		2021	
TM (Peso neto)	Fob	TM (Peso neto)	Fob	TM (Peso neto)	Fob	TM (Peso neto)	Fob
918.078,3	1.864.729,1	702.499,9	1.818.385,7	634.197,1	1.451.365,7	652.346,1	1.645.525,6

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

En el transcurso de los periodos 2018-2021 se tiene como resultado diferentes totales en cuanto a la importación de mercancías a consumo tanto en TM y su valor FOB, en el periodo 2018 se tiene un total FOB de 1.864.729,1, en el periodo 2019 hubieron menores importaciones desde Colombia con un total FOB de 1.818.385,7, en el periodo 2020 con la llegada de la pandemia actual se redujeron en un importante porcentaje la comercialización internacional, tal es el caso de las importaciones desde Colombia con un valor de 1.451.365,7, para el año 2021 con la reaperturas de fronteras las importaciones incrementaron, sin embargo no superan o se igualan a periodos anteriores como 2018 y 2019.

4.3.2. Importaciones desde Colombia (Enero - Abril 2021 Volumen en TM; y valores FOB, en miles de USD)

Las importaciones en el periodo 2021 mantuvieron un valor proporcional a los valores del periodo 2020, sin embargo, a finales del año 2021 las importaciones se incrementaron con el reapertura de las fronteras ecuatorianas-colombianas, a continuación se detalla las importaciones realizadas en el periodo enero-abril 2021 en TM y en su valor FOB

Tabla 7.*Importaciones de bienes de consumo desde Colombia (Enero-Abril 2021)*

	TM	FOB	Part. (%)
Vehículos de transporte particular.	2,946.87	25,810.99	10.1%
Objetos de adorno; de uso personal; instrumentos musicales y otros.	1,116.59	6,683.76	8.7%
Utensilios domésticos	1,574.97	4,515.26	13.1%
Máquinas y aparatos de uso doméstico.	2,166.10	10,512.08	7.9%
Muebles y otro equipo para el hogar	566.76	3,016.28	7.4%
Productos farmacéuticos y de tocador.	25,945.94	110,820.14	29.0%
Otros bienes de consumo no duradero.	6,525.95	30,604.16	26.2%
Bebidas	3,115.32	2,828.66	10.7%
Vestuario y otras confecciones de textiles.	607.28	17,506.27	23.0%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Amendaño, M. y Barba, C. (2021)

CONCLUSIONES

- Mediante el levantamiento de información obtenida principalmente por parte de las estadísticas del Banco Central del Ecuador y el Servicio Nacional de Aduana (SENAE), se determinaron las importaciones en los periodos 2017- 2021 desde el paso fronterizo con Colombia el cual consiste en un valor total aproximado de USD 7.452,30 millones, teniendo una mayor participación en el año 2018 con un porcentaje de 25,02, seguido del año 2019 con una participación de 24,04% y posteriormente hubo un decrecimiento en el año 2020 con un porcentaje de 19,93, por lo tanto se concluye que el cierre de fronteras desde el periodo 2020 hasta 20 meses después tuvo gran repercusión en la comercialización fronteriza.
- Un aspecto favorable para el comercio transfronterizo desde el paso binacional de San Lorenzo, Esmeraldas y Tumaco, Dpto. Nariño es la reciente creación del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) construida cerca al río Mataje, en el Departamento de Nariño, territorio colombiano el cual busca facilitar los flujos de comercio exterior y de migración entre Ecuador y Colombia. como estrategia orientada a mejorar las negociaciones comerciales de mercancías en razón a un comercio justo.
- Durante el desarrollo del presente proyecto de investigación, se determinó que el Estado mediante la normativa legal vigente, convenios y tratados suscritos con Colombia busca intensificar los procedimientos fronterizos de control de aduanas, facilitación de trámites para ingreso y salida de mercancías, así como controles especiales en la zona fronteriza norte de Esmeraldas, más sin embargo factores como la poca intensificación en el control en la importación de mercancías, el ingreso de mercadería por medio de vías aledañas sin un control previo conlleva hacia resultados no esperados por parte de los entes reguladores.

RECOMENDACIONES

- Conforme a la reapertura de pasos fronterizos es importante tomar en cuenta como parte del control fronterizo nuevos mecanismos estratégicos de desarrollo e innovación que brinden la posibilidad hacia una mejor fluidez en productos y comercialización más transparente, trabajando de manera integral principalmente con el Servicio Nacional de Aduana (SENAE), el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Ecuador y con el Ministerio de Salud.

- Con la reciente creación del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) como parte del paso binacional de San Lorenzo, Esmeraldas y Tumaco, Dpto. Nariño es sustancial potenciar las actividades de este organismo como la contribución a la eliminación de obstáculos en el tránsito de personas, equipajes, mercancías y vehículos además de contar con el personal suficiente y constantemente capacitado para la realización de sus actividades correspondientes.

- Por último, como principio del control aduanero fronterizo se recomienda potenciar los puntos de control en el paso binacional entre Tumaco- Colombia y San Lorenzo- Esmeraldas, de igual manera en vías aledañas, además de crear o fomentar una cultura tributaria que contribuya a comerciantes declarar todo aquello que importa o exporta.

REFERENCIAS

- Fuerzas Armadas del Ecuador. (2018). *Comando de Guardacostas*. Guayaquil. Obtenido de https://www.armada.mil.ec/?page_id=39122#
- Importaciones Ecuador. (11 de junio de 2021). *Importaciones Ecuador*. Obtenido de <https://www.importacionesecuador.com.ec/despacho-aduanero/despacho-de-mercancias-aduana/>
- PLAN BINACIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA. (2014). *Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador- Colombia 2014-2022*. Quito: Senplades - DNP. Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/PLAN-BINACIONAL-28-11-2014baja.pdf>
- Alegría, T. (1989). "La ciudad y los procesos transfronterizos entre México y Estados Unidos". *Frontera norte*, 2(1).
- Alejandro Eugenio, L. K. (2010). *Comercio y marketing internacional*. México: Cengage Learning Editores, S. A. de C. V.,.
- Alvarez. (Agosto de 2018). *Revista Electrónica Formación y Calidad Educativa*. Recuperado el 01 de Diciembre de 2020, de MÉTODO DIDÁCTICO PARA REFORZAR EL RAZONAMIENTO INDUCTIVO- DEDUCTIVO EN LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS: <file:///C:/Users/ISAS/Downloads/2545-5919-1-PB.pdf>
- Aresti, M., Tanco, M., Jurburg, D., & Villalobos, D. M. (2016). Evaluación de tecnologías para la eficiencia energética en vehículos de carga por carretera. *Memoria Investigaciones En Ingeniería*. Obtenido de <http://revistas.um.edu.uy/index.php/ingenieria/article/view/334>
- Avendaño Quesada, A. (2016). Comercio y marketing internacional de Alejandro E. Lerma Kirchner y Enrique Márquez Castro: Análisis crítico. *Relaciones Internacionales*, 40. doi:<https://doi.org/10.15359/ri.89-1.11>
- Balassa, B. (2007). *The Theory of Economic Integration*. *Kyklos*.
- Barbero, J. A., & Guerrero, P. (2017). *El transporte automotor de carga en América Latina: Soporte logístico de la producción y el comercio*. Banco Interamericano de desarrollo (BID). Obtenido de <https://publications.iadb.org/handle/11319/8227>
- BCE. (2017). *Efectos de las Zonas de Integración fronteriza Colombia- Ecuador-Perú*. Quito: Banco Central del Ecuador. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec15.pdf>
- BCE. (Abril de 2017). *Efectos de las Zonas de Integración Fronteriza Colombia- Perú- Ecuador*. Quito: Banco Central del Ecuador. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec15.pdf>

- Bernal Torres, C. A. (2006). *Metodología de la investigación: para la administración, economía, humanidades y ciencias* Metodología de la investigación: para la administración, economía, humanidades y ciencias Metodología de la investigación: para la administración, economía, humanidades y ciencias. Ciudad de México: Pearson Educación.
- BID. (2017). *Colombia y Ecuador tendrán una frontera más ágil y eficiente*. Obtenido de <https://conexionintal.iadb.org/2018/05/02/colombia-y-ecuador-tendran-una-frontera-mas-agil-y-eficiente/>
- CAN. (2001). *Centros Binacionales de Atención Fronteriza*. Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=123&tipo=TE&title=centros>
- CAN. (2007). *Régimen Andino sobre Control Aduanero*. Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de http://www.comunidadandina.org/Upload/201165195749libro_atrc_control.pdf
- CAN. (2014). *COMUNIDAD ANDINA – CAN RESEÑA HISTÓRICA*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/comunidad-andina-can/>
- CAN. (2014). *DIMENSIÓN ECONÓMICO COMERCIAL DE LA COMUNIDAD ANDINA*. Lima-Perú: Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201443094619DimensionEconomicaComercial.pdf>
- CAN. (2015). *Ecuador y Colombia inician en la frontera Tulcán – Ipiales el sistema TIM, para el tránsito comunitario de mercancías*. Comunidad Andina de Naciones.
- CAN. (2016). *DESARROLLO FRONTERIZO*. Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=351&tipo=TE&title=desarrollo-fronterizo&padre=343>
- CAN. (2017). *DIMENSIÓN ECONÓMICO SOCIAL DE LA COMUNIDAD ANDINA*. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/2018124105044REVISTAinteractiva.pdf>
- CAN. (2018). *Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF)*. Comunidad Andina de Naciones. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=123&tipo=TE>
- CAN. (2021). *Países de la CAN avanzan en diseño de Estrategia Andina de Cooperación Transfronteriza*. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=3381&accion=detalle&cat=NP>
- Ceballos, A. (2019). *Qué es una aduana y cómo funciona*. Colombia.
- CEPAL. (2013). *Comercio internacional y desarrollo inclusivo. Construyendo sinergias*. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27975/3/S2012927.pdf>

- Cevallos, C. V. (2016). EL CONCEPTO DE FRONTERAS DE PAÍSES – UNA EVALUACIÓN DEL CASO DEL ECUADOR. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 1, 92. Obtenido de <http://geo1.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2017/09/art8.pdf>
- COMEX. (2020). *RESOLUCIÓN No. 020-2020*. Comité de Comercio Exterior.
- CONASIF. (2018). *Plan estratégico de seguridad integral fronteriza: fontera norte*. Quito- Ecuador. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/2018/12/Plan_Estrategico_De_Seguridad_Integral_Fronteriza_Frontera_Norte_ok.pdf
- COPCI. (2010). CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES. En C. E. CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN. Obtenido de [file:///C:/Users/cpu/Downloads/CODIGO%20ORGANICO%20DE%20LA%20PRODUCCION%20COMERCIO%20E%20INVERSIONES%20COPCI\[2\]%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/cpu/Downloads/CODIGO%20ORGANICO%20DE%20LA%20PRODUCCION%20COMERCIO%20E%20INVERSIONES%20COPCI[2]%20(1).pdf)
- Correa, A. P. (2013). Generalidades de comercio internacional. En A. P. Correa, *Generalidades de comercio internacional*. Medellín, Colombia: Centro Editorial Esumer.
- Creswell, J. (2008). *Mixed Methods Research: State of the Art*. University of Michigan. Obtenido de sitemaker.umich.edu/creswell.workshop/files/creswell_lecture_slides.ppt
- EL UNIVERSO. (23 de marzo de 2020). Armada de Colombia vigila cierre de frontera entre Tumaco y Mataje. *EL UNIVERSO*.
- EL UNIVERSO. (16 de diciembre de 2020). La construcción del centro de control migratorio, que se levanta cerca del puente de Mataje, ya registra un avance del 90 %. *EL UNIVERSO*.
- EL UNIVERSO. (28 de noviembre de 2021). Preguntas y respuestas sobre la apertura de la frontera terrestre con Colombia. *EL UNIVERSO*.
- Fonseca, S. M. (2017). *IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)*. Obtenido de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/AND82%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/AND82%20(1).pdf)
- Fuerzas armadas del Ecuador. (2020). *EL COMANDO DE GUARDACOSTAS CONMEMORA SU CUADRAGÉSIMO ANIVERSARIO DE CREACIÓN*. Guayaquil. Obtenido de <https://www.armada.mil.ec/?p=47595>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Hernández, M. A. (2015). Diccionario de comercio exterior. En M. A. Hernández, *Diccionario de comercio exterior* (pág. 20). México: ISEF.

- Hernández, M. L. (2017). Integración y desarrollo de los territorios de fronteras en UNASUR. *“Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera”*, (pág. 3). Buenos Aires.
- Hernandez, R. F. (2014). Metodología de la Investigación . En R. F. Hernandez, *Sexta edición* . Mexico D.F.: McGraw-Hill.
- Hernández-Sampieri, R. (s.f.). *observatorio Epacartagena*. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Hernando Ortega A. (2010). *SAN LORENZO*. Obtenido de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=19356>
- Hurtado León, I. y. (2007). *PARADIGMAS Y METODOS DE INVESTIGACION EN TIEMPOS DE CAMBIO*. Caracas.
- Jaramillo, G. (2009). *Construyendo Puentes entre Ecuador y Colombia*. FLACSO, Sede Ecuador. Obtenido de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/41865.pdf>
- LA HORA. (24 de Noviembre de 2020). Los impactos generados por el cierre de fronteras. *LA HORA*.
- Ladino, M. T. (2017). Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexiones para un debate. *Geografía Norte Grande*, 3. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2017.37.a04>
- Lanner, R. M. (4 de Marzo de 2020). La importancia del sistema de gestión del riesgo aduanero. *Revista de Derecho*. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/dere/n53/2145-9355-dere-53-108.pdf>
- Luna Osorcio, L. (2016). *Las relaciones económicas de Ecuador y Colombia*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional.
- Malamud, A. (2011). Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *Norteamérica*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35502011000200008&lng=es&tlng=es.
- Mancera, A. C. (2014). *ECONOMÍA INTERNACIONAL*. México: GRUPO EDITORIAL PATRIA, S.A. DE C.V. Obtenido de <https://www.editorialpatria.com.mx/pdf/files/9786074382174.pdf>
- Masbernat, P., Billardi, C., & Huete, J. A. (2012). Perspectivas para la construcción de una dogmática sobre los principios materiales de la tributación en Chile a partir de los ordenamientos de Italia, España y Argentina. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rdpucv/n39/a17.pdf>
- Medina, S. P. (2003). Comercio transfronterizo y su impacto en la región de El Paso-Ciudad Juárez: Una propuesta de financiamiento de la planeación binacional. *Frontera norte*, 15(29). Obtenido de

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722003000100007&lng=es&tlng=es.

Mise, J. (01 de Enero de 2021). *Acavir*. Obtenido de <https://www.acavir.com/comercio-exterior/tributos-al-comercio-exterior/>

ONU. (2017). *Modos de Transporte*. Organización de las Naciones Unidas. Obtenido de <https://tfig.unece.org/SP/contents/transport-modes.htm>

ONU. (2019). *Bancos de Desarrollo e Instituciones Financieras*. CEPAL-Naciones Unidas . Obtenido de <https://foroalc2030.cepal.org/2019/es/actores/bancos-desarrollo-e-instituciones-financieras>

Plan Binacional de Integración Fronteriza. (2014). *Plan Binacional de Integración Fronteriza ECUADOR-COLOMBIA 2014-2022*. Quito: Senplades - DNP - PFP, 2014. Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/PLAN-BINACIONAL-28-11-2014baja.pdf>

Pozo H. (2013). *Codigo Organico de la Produccion, Comercio e Inversiones*. Quito.

PREFECTURA ESMERALDAS. (2019). *Provincia de Esmeraldas*. Esmeraldas. Obtenido de <https://prefecturadeesmeraldas.gob.ec/index.php/provincia-de-esmeraldas/>

PROECUADOR. (2018). *Colombia*. Guayaquil: PROECUADOR.

RODRIGUEZ, C. H. (2012). *COMERCIO INTERNACIONAL*. México: RED TERCER MILENIO S.C. Obtenido de http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf

Rodriguez, C. H. (2012). Comercio internacional . En C. H. Rodriguez, *Comercio internacional* (pág. 14). Ciudad de México: RED TERCER MILENIO S.C.

Rosero, G. T. (2020). ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DE FRONTERA COLOMBO ECUATORIANA POR MEDIO DE ANÁLISIS NO ESTRUCTURADO. *VISIÓN EMPRESARIAL*, 10. doi:10.32645/13906852.1009

Rueda, L., Maribel, Y., Ordóñez, M., Cisneros, R. G., & Edilda., M. (2019). Tributación y su interacción disciplinaria. *Revista Universidad y Sociedad*. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202019000200286&lng=es&tlng=es.

Sampieri, R. H., Fernández, C., & Baptista, L. (2014). *Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias*. RH Sampieri, Metodología de la Investigación. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/58257558/Definiciones_de_los_enfoques_cuantitativo_y_cualitativo_sus_similitudes_y_diferencias.pdf?1548409632=&response-content-

disposition=inline%3B+filename%3DDefiniciones_de_los_enfoques_cuantitativ.pdf&Expires=159

- SÁNCHEZ, P., & TIGUA, J. (2020). "PLAN DE EXPORTACIÓN DE MERMELADA DE UVILLA AL. Guayaquil.
- SENAE. (2012). *Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0086-RE*. Guayaquil: SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR.
- SENAE. (2015). *La Aduana*. Guayaquil: Servicio Nacional de Aduana.
- SENAE. (2015). *Modernización en la facilitación y control en operaciones de comercio exterior por frontera norte*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/modernizacion-en-la-facilitacion-y-control-en-operaciones-de-comercio-exterior-por-frontera-norte/>
- SENAE. (2015). *Modernización en la facilitación y control en operaciones de comercio exterior por frontera norte*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- SENAE. (2017). *Comunidad Andina (CAN)*. Servicio Nacional de Aduana. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/comunidad-andina-can/>
- SENAE. (2017). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>
- Smith, A. (1958). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. En A. Smith, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. México.
- Tadashi Yasui. (2012). *Customs Environmental Scan 2012*. Obtenido de http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/research-paper-series/23_ces2012_rev_en.pdf?la=zh-CN
- Torres, A. I., & Rendón, O. H. (2013). International transport as a competitive factor in foreign trade. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*. doi:[https://doi.org/10.1016/S2077-1886\(13\)70035-0](https://doi.org/10.1016/S2077-1886(13)70035-0)
- Torres, Z., Ivonne, A., Chávez, N., & Lenin., J. C. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35). doi:[https://doi.org/10.1016/S2077-1886\(13\)70035-0](https://doi.org/10.1016/S2077-1886(13)70035-0)
- Triviño, H. E. (2016). *ESTRATEGIAS COMERCIALES PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA: MANTA*. Universidad de Guayaquil, Guayaquil-Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/15730/1/TRABAJO%20DE%20TITULACION%20ING%20HUGO%20FARFAN%20T..pdf>
- Universidad Laica Vicente Rocafuerte. (2019). *DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN*.

UNIVERSO, E. (10 de enero de 2021). Presidentes de Ecuador y Colombia se reunieron en el puente sobre el río Mataje, en la frontera norte. *EL UNIVERSO*.

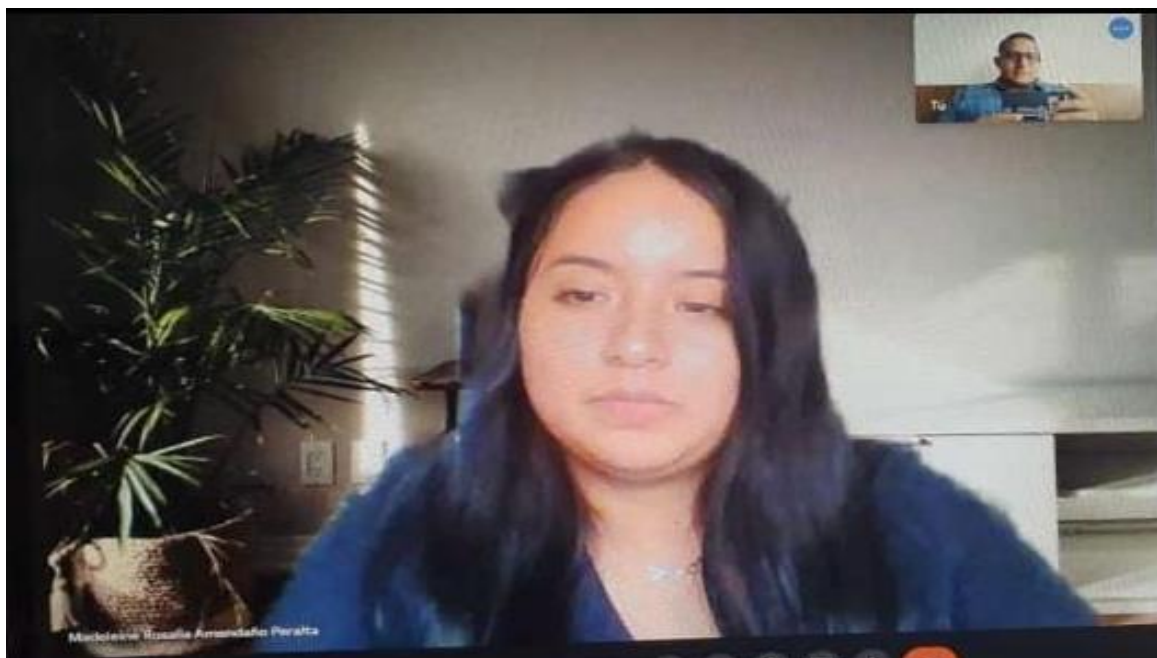
Villareal, F., Maldonado, E., Salazar, F., & Calán, B. (2020). ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Y DE LAS ACCIONES DE ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, PARA SOLUCIONAR LA PROBLEMÁTICA FRONTERIZA ECUATORIANA - COLOMBIANA, AÑOS 2016-2017-2018. *Sathiri: sembrador*. doi:<https://doi.org/10.32645/13906925.938>

Villarreal, F. C. (2019). *Análisis de la inversión pública y de las acciones de las Organizaciones de la Sociedad Civil, para solucionar la problemática fronteriza Ecuatoriana-Colombiana, años 2016-2017-2018*. Sathiri: sembrador. doi:<https://doi.org/10.32645/13906925.938>

Younes, R. Y., & Carrero, G. P. (2009). NEGOCIOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍA. LOS DERECHOS DE ADUANA EN LA NORMATIVA COLOMBIANA. *Revista de Derecho Privado*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3600/360033191007.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. Fotografías de entrevistas realizadas a importadores y asesores en comercio exterior por medio de plataforma Meet.



Anexo 2. Ficha de entrevista dirigida importadores

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA IMPORTADORES DEL SECTOR DESDE EL PASO BINACIONAL CON COLOMBIA A ECUADOR.

Objetivo: Analizar y conocer información brindada por parte de comerciantes del sector dedicados a la importación de mercadería a consumo por medio del paso binacional con Colombia.

1. **¿Con qué periodicidad realiza importaciones?**
2. **¿Qué medio de transporte utiliza para la importación de mercaderías?**
3. **¿Se le realiza el control aduanero en Ecuador por autoridades como Servicio Nacional de Aduanas y el Centro Binacional CEBAF?**
4. **¿Qué tipo de mercaderías importa?**
5. **¿Generalmente que ruta utiliza para efectuar la movilización de mercadería entre un país y otro?**
6. **¿Alguna vez se le ha sido decomisada mercadería considerada como parte de la canasta familiar transfronteriza la misma que no graba tributos?**
7. **¿Cumple con la normativa vigente para nacionalizar su mercancía?**
8. **¿Cuáles son los pasos que realiza para nacionalizar su mercadería, considera que es un proceso fácil o conlleva complejidad?**
9. **¿Existe control aduanero en la salida del muelle de San Lorenzo?**
10. **¿Basado en su experiencia, considera usted que debe de existir un mayor control aduanero de manera concurrente?**

Anexo 3. Ficha de entrevista dirigida a asesores en comercio exterior.

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A ASESORES EN COMERCIO EXTERIOR.

Objetivo: Analizar y conocer la perspectiva acerca del control aduanero fronterizo por parte de un especialista en comercio exterior.

- 1. ¿Cómo asesor en comercio exterior considera fundamental la presencia y aplicación de actividades realizadas por parte del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF)?**
- 2. ¿Cree usted que los CEBAF deberían estar ubicados tanto a la salida como al ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero?**
- 3. ¿Considera que la aplicación del Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves ha beneficiado a importadores del sector?**
- 4. ¿Considera que el control aduanero fronterizo ha mejorado en el transcurso de los últimos 5 años?**
- 5. ¿Considera necesaria la presencia constante del personal del Comando de Guardacostas, para fortalecer el control aduanero concurrente?**
- 6. ¿Podría mencionarnos sugerencias que considere usted ayudaría a mejorar el control aduanero concurrente en la frontera binacional con Colombia?**