

El Comercio Binacional Colombo—Ecuatoriano

“Una Mirada Académica desde los Jóvenes”



TOMÁS SÁNCHEZ JAIME PhD
CITTE-UPEC





**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
ESTATAL DE CARCHI**



**ESCUELA SUPERIOR DE
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**



**CENTRO DE INVESTIGACIÓN, TRANSFERENCIA
TECNOLÓGICA Y EMPRENDIMIENTO (CITTE - UPEC)**

EL COMERCIO BINACIONAL COLOMBO-ECUATORIANO

(Una mirada académica desde los jóvenes)



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
ESTATAL DEL CARCHI



CENTRO DE INVESTIGACIÓN, TRANSFERENCIA
TECNOLOGÍA Y EMPRENDIMIENTO (CITTE-UPEC)



ESCUELA SUPERIOR DE
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Dr. Hugo Ruíz Enríquez
RECTOR UPEC

Dr. Manuel Dueñas
DIRECTOR ESAP- ALTO PUTUMAYO

MSc. Blanca Liliana Montenegro Obando
DIRECTORA ECEYNCI-UPEC

AUTOR (EDITOR-COMPILADOR)
José Tomás Sánchez Jaime PhD
DOCENTE INVESTIGADOR TC-ECEYNCI-UPEC

REVISADO POR:
MSc. Johanna Melina Romero Larco (Universidad de Buenos Aires, Argentina)
MSc. Georgina Maldonado Lima (Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México)

ISBN: 978-9942-914-17-0
Derecho de Autor Nº 042905
CP.UPEC
Primera Edición
Diciembre 2013
Tulcán-Carchi-Ecuador
Tiraje: 100 ejemplares

COMISIÓN DE PUBLICACIONES UPEC
MSc. Jairo Chávez Rosero

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN: SAYD PRODUCCIONES
TELÉFONO: 0992742814
Quito-Ecuador

✓ Todos los derechos reservados, prohibida la reproducción, el almacenamiento o transmisión por cualquier medio o forma de cesión de esta obra, previa autorización por escrito del autor

Editorial



En la ejecución del convenio de cooperación académico-investigativo que la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y la Escuela Superior de Administración Pública tienen desde el año 2009, quienes coordinamos la investigación en la ESAP-Nariño y la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional ECEYNCI-UPEC, apoyados por nuestras autoridades: Dr. Hugo Ruiz Enríquez Rector-UPEC y Dr. Manuel Dueñas Director-ESAP-Nariño, así como por la Mgs. Blanca Liliana Montenegro Obando Directora de ECEYNCI-UPEC, consideramos pertinente realizar un evento para nuestros estudiantes, a través del cual se hiciese visible la mirada de los jóvenes respecto a la principal actividad económica de ambos lados de la frontera (Ecuador-Colombia): *El comercio*.

En este I Evento entre la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP-Nariño) y la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), denominado *El comercio binacional Colombo-Ecuatoriano (Una mirada académica desde los jóvenes)*, se presentaron por ambas instituciones un total de 10 ponencias, pertenecientes a trabajos de investigación de aula, así como reflexiones sobre "el comercio" que, a lo largo del año 2013 realizaron los estudiantes y docentes, propia de la cotidianeidad que experimenta nuestra Frontera.

Respecto a la organización del evento, tanto la ECEYNCI, como la ESAP, nos hicimos cargo del ámbito logístico, así como de la estructuración de las presentaciones, cuando éste se desarrolló en Tulcán nosotros y, en Ipiales, nuestros colegas colombianos, pero la relatoria y publicación de las memorias correspondió a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

Considero pertinente hacer mención del hecho que este evento: *El comercio binacional Colombo-Ecuatoriano (Una mirada académica desde los jóvenes)*, al igual que estas memorias se han realizado como un homenaje a nuestro colega Ec. Marco Vinicio Paredes Cifuentes, Docente de la ESAP-Pasto, quien por el excesivo trabajo que realiza en su institución y en pro de la unificación del conocimiento y la ciencia en ambos lados de la Frontera, se tuvo que hospitalizar en la ciudad de Pasto, tan solo a ocho días de efectuarse, por una insuficiencia cardíaca –por fortuna para todos nosotros– aún seguirá bregando en el quehacer académico. Reciba pues, estas memorias colega "Marko", al igual que su esposa Lic. María Fátima Muñoz Restrepo, como el fruto de sus esfuerzos y cuidados, angustias y soledades que estos dos últimos meses del año 2013 han rondado en su familia.

Este intento por coparticipar de los conocimientos y experiencias de nuestros estudiantes en el ámbito del *comercio*, nos ha enriquecido –considera quien esto escribe– de una manera inalcanzable en las aulas a ambos lados de la Frontera, porque no solamente se hizo intercambio de conocimientos, sino que la convivencia propia de los jóvenes (me refiero a esa frescura de vida, sin prejuicios ni formalidades, propia de la edad), propiciaron un espacio de integración fronteriza que –a cerca de un

mes de realizado- se mantiene a través de la habilidad cibernética y manejo de las telecomunicaciones (redes sociales, correo electrónico, WhatsApp), ampliando los horizontes académicos de nuestros futuros profesionales del Comercio y de la Administración Pública.

Considero pertinente no cerrar este *Editorial* sin expresar mis agradecimientos al Dr. Hugo Ruiz Enriquez, Rector de la UPEC y al Dr. Manuel Dueñas, Director de la ESAP- Alto Putumayo y, de manera muy especial a la Mgs. Blanca Liliana Montenegro Obando, Directora de la ECEYNCI, quienes dentro de sus planificaciones anuales han tenido a bien presupuestar la realización de este evento: *El comercio binacional Colombo-Ecuatoriano (Una mirada académica desde los jóvenes)*, en beneficio de la integración de ambos países.

Al mismo tiempo, agradezco a todos y cada uno de los compañeros participantes de ambas instituciones y, de una manera muy especial a la Mgs. Johanna Melina Romero Larco, docente de la Universidad de Buenos Aires, Argentina y, a la Mgs. Georgina Maldonado Lima, Directora del Archivo Histórico de la Benemérita Universidad de Puebla, México, por haberme apoyado con la revisión de todas las ponencias y, la revisión final de estas memorias, con ese espíritu colaborativo que impera en la academia Latinoamericana.

Tulcán 18 de diciembre de 2013

Tomás Sánchez, Jaime PhD

Docente TC- ECEYNCI-UPEC

Estudio de la situación actual de los agentes de aduana ecuatorianos

Por: Nancy Mercedes Coral Sánchez¹

Luis Javier Vizcaino Bernal²

Resumen

El presente trabajo se enmarca dentro de las exposiciones acerca del comercio binacional colombo - ecuatoriano "Una mirada académica desde los jóvenes". Presenta una conversación informativo referente al Agente de Aduana y su función en el entorno del comercio internacional.

Inicia con la definición y características del agente de aduana como operador de comercio exterior, luego se identifica cuáles son los parámetros que debe cumplir para que pueda ejercer las funciones de agente de aduanas y se finaliza con los deberes y obligaciones que debe efectuar bajo la normativa que rige en el Ecuador.

Palabras Claves: Persona natural, persona jurídica, fedatario, declaración aduanera.

Abstract

This work is part of the bilateral trade exhibitions about Colombian - Ecuadorian "An academic view from young people." Presents an informative conversation regarding the Customs Agent and its role in the international trade environment.

Begins with the definition and characteristics of the customs agent as foreign trade operator, then identifies which parameters are to be met for you to exercise the functions of customs agent and ends with the duties and obligations to be incurred under the policy governing in Ecuador.

Keywords: natural person, legal person, notary, customs declaration.

Introducción

La creciente celeridad y complejidad del comercio internacional han exigido, en la frontera colombo-ecuatoriana, la participación de especialistas aptos para desenvolverse con agilidad y amplios conocimientos en todas y cada uno de los trámites indispensables para el despacho aduanero de las mercancías, debido a la fluidez del intercambio comercial que existe entre los dos países.

El despacho aduanero de las mercancías, lo puede realizar el importador o exportador personalmente o a través de un mandatario, que sería el Agente de

¹ Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

² Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

Aduanas; sin embargo, estos carecen de los debidos conocimientos y practica en el complejo sistema del comercio exterior, representado por una serie de normas legales, reglamentarias y administrativas sobre nomenclaturas, valor, tributación aduanera, cuotas compensatorias, regulaciones arancelarias, tipos de cambios, preferencias arancelarias, regímenes aduaneros etc.

Desarrollo

Definición y Características de un Agente de Aduana

Que, en el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión, publicada en el suplemento del Registro Oficial N° 351 de diciembre del 2010, en su libro (V) quinto de la competencia sistemática y de la facilitación aduanera se determina en su título V que uno de los auxiliares de la administración aduanera, son los Agentes de Aduana. (Resolución N° DGN- 0409)

Estos son personas naturales o jurídicas cuya licencia, otorgada por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios mínimos que serán fijados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Dicha licencia tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo (COPCI, 2008 pág. 15) (Art. 227 del Libro V COPCI).

El Agente de Aduana podrá contratar con cualquier operador que intervenga en el comercio internacional y quedará obligado a responder ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por la información consignada en los documentos.

El agente de aduana tendrá el carácter de fedatario y auxiliar de la función pública en cuanto que la aduana tendrá por cierto que los datos que consignan en las declaraciones aduaneras que formulen, guardan conformidad con la información y documentos que legalmente le deben servir de base para la declaración aduanera, sin perjuicio de la verificación que puede practicar el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Además de sus autores, los agentes de aduana, que en el ejercicio de su actividad, hubieren participado como autores, cómplices o encubridores, estarán sometidos a las responsabilidades penales establecidas para los delitos contra la fe pública respecto de los delitos de la falsificación de documentos en general, en cuyo caso no requerirá declaratoria judicial previa en materia civil para el ejercicio de la acción penal, prevista en el artículo 180 del Código de Procedimiento Civil. En todo caso, para efectos de responsabilidad los agentes de aduana serán considerados como notarios públicos.

En los despachos de mercancía en que intervenga el agente de aduana es responsable solidario de la obligación tributaria aduanera, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa o penal que legalmente corresponda. Sin perjuicio de lo expuesto, el agente de aduanas no será responsable por la valoración de las mercancías.

Derechos y Deberes del Agente de Aduana

Los agentes de aduana tienen derecho a que se les reconozca su calidad de tal a nivel nacional. El principal deber del agente de aduanas es cumplir este Código, sus reglamentos y las disposiciones dictadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y asesorar en el cumplimiento de las mismas a quienes contraten sus servicios.

El otorgamiento de la licencia de los agentes de aduana, sus derechos, obligaciones y las regulaciones de su actividad, se determinarán en el Reglamento de este Código y las disposiciones que dicte para el efecto el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Sanciones

Siempre que el hecho no constituya delito o contravención los agentes de aduana están sujetos a las siguientes sanciones:

1. Suspensión de la licencia. Los agentes de aduana serán sancionados con una suspensión de su licencia hasta por sesenta (60) días calendario cuando incurran en una de la las siguientes causales:

a. Haber sido sancionado en tres ocasiones por falta reglamentaria, por el incumplimiento del Reglamento de este Título o a los Reglamentos que expida la Directora o el Director del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dentro de un período de 12 meses.

b. Haber sido sancionado en tres ocasiones dentro de un período de 12 meses con contravención indistintamente por:

- Obstaculizar o impedir acciones de control aduanero, ya sea por actos tendientes a entorpecer la actividad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o por negarse a colaborar con las investigaciones que se realicen;
- No presentar los documentos de acompañamiento conjuntamente con la declaración aduanera, si corresponde conforme a la modalidad de despacho asignada a la declaración, por parte del propietario, consignante o consignatario; o,

c. El incumplimiento de las obligaciones previstas para los Agentes de Aduana en el Reglamento al presente Código y en el reglamento que regule la actividad de los agentes de aduana dictado por la Directora o el Director General.

2. Cancelación de la licencia de un Agente de Aduanas. Los agentes de aduana serán sancionados con la cancelación de su licencia cuando incurra en una de la las siguientes causales:

- a. Por reincidencia en la suspensión de la licencia dentro de un periodo de 12 meses;
- b. En caso de haber sido sentenciado por delito aduanero;
- c. No conservar el archivo de los despachos en que ha intervenido por el plazo establecido en el reglamento al presente Código; o,
- d. Por fallecimiento del titular o disolución de la persona jurídica.

Conclusión

Poner en conocimientos a los estudiantes de comercio exterior los derechos y responsabilidades que tiene un Agente de Aduanas calificado, bajo la normativa jurídica que rige nuestro país.

Es necesario profundizar en los conocimientos para poder augurar un futuro profesional con talento y responsabilidad. Invitar a descubrir todo lo relacionado a nuestra carrera, invitar a descubrir nuestro lenguaje y sus códigos, los símbolos y sus laberintos para comprender la importancia que el texto escrito requiere de exigencia y rigurosidad científica, generando un nuevo conocimiento.

Referencias bibliográficas

- Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (COPCI)
- Reglamento que regula la actividad del Agente de Aduanas

Proceso operativo de los depósitos temporales

Por: Jonathan Fernando Aguirre Yapud¹

Liliana Maribel Ruano Bolaños²

Resumen

El presente documento se ha desarrollado en base a los acuerdos que mantiene la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), con la Escuela de Administración Pública (ESAP), siendo una institución enfocada a impartir conocimientos en el sector público que propenda la transformación del Estado y el ciudadano, bajo el tema comercio binacional Colombo-Ecuatoriano "Una mirada académica desde los jóvenes", además, se plantea un breve diagnóstico sobre los principales procesos de almacenamiento llevados a cabo por los depósitos temporales de la zona fronteriza de la provincia del Carchi, cumpliendo con la normativa legal vigente de acuerdo a las resoluciones establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

Para poder vislumbrar lo que es un depósito temporal debemos adentrarnos en conocer el territorio aduanero del Ecuador y, a la vez, visualizar los procesos sistematizados que se emplean para el ingreso y salida de mercancías a través del sistema informático ECUAPASS, tomando en cuenta: Notificación de Ingreso Estimado (NDI), Informe de Ingreso de Mercancías (IMDT), Informe de novedades de ingreso, almacenamiento y salida (IMPADT), Informe de salida de mercancía (SMDT), siglas que se utilizan en este sistema aduanero.

Para una correcta aplicación, es de vital importancia el manejo del Manual Específico para el Ingreso y Salidas de Mercancías de Importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos y Terrestres, Courier-DHL y Correos del Ecuador (SENAE-MEE-2-3-009-V1-2013).

Palabras Claves: Depósitos Temporales, ECUAPASS, SENA.

Abstract

This document has been developed based on the agreements it has State Polytechnic University of Carchi (UPEC), the School of Public Administration (ESAP), is an institution focused on imparting knowledge in the public sector that will lead the transformation of the state and the citizen, under the trade issue binational Colombo-Ecuadorian "An academic view from young people", also a brief analysis of the main storage processes performed by the temporary storage of the border area of the province of Carchi arises in compliance with the current legislation in accordance with the resolutions established by the National Customs Service of Ecuador (SENAE).

To glimpse what is a temporary storage must get into knowing the customs territory of Ecuador and, in turn, display the systematic processes used for entry

¹ Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

² Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

and exit of goods through the computer system ECUAPASS, taking into account: Notification Join Estimated (NDI), Report of entry goods (TMDI), report news entry, storage and disposal (IMPADT), Report of output goods (SMDT) acronyms used in the customs system.

For correct application is vital management Specific Manual for Entry of Goods and Departures Temporary Import Deposits Maritime, Air and Ground, and DHL Courier- Post of Ecuador (SENAE -MEE -2- 3-009 -V1- 2013).

Keywords: Temporary Deposits, ECUAPASS, SENAE.

Introducción

El manual específico (SENAE-MEE-2-3-009-V1-2013) establece para los depósitos temporales procesos vinculados, lo que permite realizar operaciones dentro del sistema, iniciando desde lo básico como: la solicitud de ingreso a bodega por parte del importador o exportador; pesaje del medio de transporte de carga para obtener el ticket de báscula de la empresa; recepción de documentos por parte del operador de almacenamiento; ingreso de documentos al sistema ECUAPASS, donde se identifica de manera general la Notificación de Ingreso Estimado (NDI), verificándose que la mercancía se encuentra o no autorizada para el ingreso y su posterior descarga en el lugar indicado de acuerdo a la naturaleza de las mismas. Consecutivamente se realiza el Informe de Ingreso de Mercancías (IMDT), parte importante donde se registran pesos, cantidades, descripción de la mercancía, vehículo, obtenidos del manifiesto de carga (MCI). Finalmente el operario realiza dos juegos de documentos: uno de ellos queda de respaldo en la empresa y el otro se entrega al conductor.

Desarrollo

Depósitos Temporales

Sustancialmente un depósito temporal en el argot cotidiano es una bodega, un almacén, un espacio físico en el cual se almacena generalmente mercancías provenientes del exterior, técnicamente el *Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones* [RCOPCI] de 2010, señala que el "depósito temporal es un servicio aduanero prestado por la autoridad aduanera, de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador que regula dichos procedimientos para el otorgamiento de la autorización, las tarifas y regalías" (Art. 53), cabe recalcar que para el ejercicio de las funciones aduaneras, el territorio aduanero se divide en dos zonas (Art 106):

- ✿ **Zona Primaria:** Constituida por el área interior de los puertos, aeropuertos y locales habilitados en las fronteras terrestres.
- ✿ **Zona Secundaria:** Comprende la parte restante del territorio, aguas territoriales y espacio aéreo.

Asimismo, cuando existan casos justificados y siempre que no se cuente con espacios suficientes, el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá autorizar la instalación de depósitos temporales en zonas secundarias, verificando que cuenten con infraestructura y seguridad adecuada.

De acuerdo al RCOPCI del 2010, las responsabilidades del depósito se detallan a continuación (Art. 135):

- a) Las responsabilidades de las personas autorizadas para el funcionamiento de las bodegas destinadas a depósito temporal y depósitos aduaneros, son las siguientes:
 - 1. Indemnizar al dueño o consignatario de la carga por los daños soportados por la destrucción o pérdida de su mercancía.
 - 2. Pagar al Estado los tributos correspondientes. Esta responsabilidad se extiende a los tributos que hubieren correspondido a las mercancías que sufran cualquier siniestro, robo o hurto durante su traslado desde el puerto, aeropuerto o frontera de arribo, hasta las bodegas de depósito.
- b) Es responsabilidad del dueño, consignatario o el consignante de las mercancías indemnizar por los daños y perjuicios causados en las bodegas, por la naturaleza o peligro de sus mercancías, cuando no hubiere manifestado estas condiciones en los documentos de embarque, o informado expresamente de ellas a los propietarios o empresas autorizadas para bodegas destinadas a depósito temporal y depósitos aduaneros.

Depósitos Temporales habilitados en la Frontera Norte

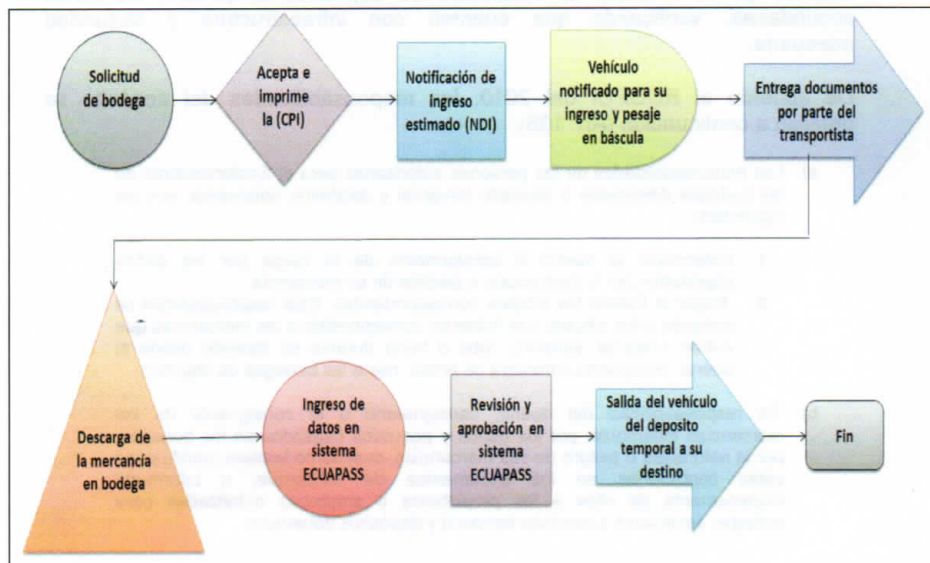
Actualmente la ciudad de Tulcán, cuenta con 8 depósitos temporales, como son: MIDECAR, TRANSBOLIVARIANA, EL ROSAL, SYTSA, BODEGAS PRIVADAS TERAN, TRANSCOMERINTER, ADUANOR y, BOSEFO, dichos depósitos se encuentran habilitados para la prestación de este tipo de servicio, siendo éstos de vital importancia para el desarrollo económico de la ciudad, es por ello que José Rodríguez Subdirector Distrital De Operaciones del SENAE en el 2013 "invita al sector privado a articular su logística para una actividad nocturna a la vez que los depósitos temporales reciban carga las 24 horas, con el propósito de ganar competitividad, aprovechando las validaciones automáticas del sistema ECUAPASS"³

Proceso Operativo Depósitos Temporales

El procedimiento que se emplea para el ingreso de las mercancías se detalla a continuación.

³ Diario "El Norte". (01 de 08 de 2013). Rumichaca paso fronterizo vital. Recuperado el 05 de 12 de 2013, de <http://www.elnorte.ec/carchi/tulcan/39644-rumichaca-paso-fronterizo-vital.html>.

Gráfico N° 1
Flujograma Depósito Temporal



Fuente: información depósito (MIDECAR - TRANSBOLIVARIANA)

Elaborado por: Jonathan Aguirre - Liliana Ruano (2013)

- ✚ **Solicitud de bodega:** Es el documento que el operador de almacenamiento por parte del importador o exportador le asigna un número para la obtención de un cupo en el depósito. "El importador o exportador podrá señalar a qué depósito temporal ingresarán sus cargas, conforme a las normas para el efecto dicte el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador". (COPCI, 2010, Art. 53)
- ✚ **Acepta e imprime la Carta Porte Internacional (CPI):** Con la obtención del cupo el operador de almacenamiento, es el encargado de aceptar e imprimir la CPI para un control posterior que se detallará más adelante.
- ✚ **Notificación de Ingreso Estimado (NDI):** Documento electrónico que notifica la solicitud y recepción de la información que se detalla en el manifiesto de carga para que las mercancías puedan ingresar a los diferentes depósitos.
- ✚ **Vehículo notificado:** Una vez que se ha convalidado la información tanto en el sistema ECUAPASS con el manifiesto de carga, el vehículo es autorizado para el ingreso a pesaje en la báscula de la empresa.
- ✚ **Entrega documentos:** El transportista es el encargado de entregar los documentos al operador de almacenamiento, para que proceda a realizar el Informe de Ingreso Estimado (IMDT).

- ✚ **Descarga de la mercancía:** Cumpliendo los requisitos anteriormente, se procede al descargue de la mercancía, de acuerdo a la naturaleza de la misma.
- ✚ **Ingreso de datos en sistema ECUAPASS:** Para el registro y convalidación de información en el sistema, es necesario ingresar en el portal de Aduanas (www.portaladuana.gob.ec), donde se hará cumplimiento de los pasos que se necesitan para realizar una operación exitosa, iniciando así en tramites operativos- elaboración de documentos y la opción carga, tomando en cuenta el NDI para verificar información en el registro, posteriormente se realiza el informe de ingreso de mercancía siguiendo los pasos anteriormente, es de mucha importancia que los casilleros que se encuentran marcados con asteriscos son obligatorios llenar para el proceso, una vez cumpliendo estas reglas se procede a ejecutar el envío de dicho documento mediante una firma electrónico del agente.
- ✚ **Revisión y aprobación en sistema ECUAPASS:** Para saber el estado del documento electrónico enviado es necesario ingresar a trámites operativos, integración de estado de trámites e informe de novedades de ingreso de almacenamiento y salida.
- ✚ **Salida del vehículo:** consecutivamente haciendo hincapié a todas las formalidades en el depósito temporal se realiza la salida del vehículo a su destino final.

A manera de conclusión

Los depósitos temporales cuentan con diferentes espacios de almacenamiento según la naturaleza de las mercancías, para ello se debe considerar un manejo adecuado de las mismas en el proceso de descargas y despachos, teniendo disponibilidad de maquinaria para el manipuleo de las cargas, brindando una atención eficiente y personalizada.

El correcto diseño de las instalaciones del almacén aporta un adecuado flujo de materiales, además los depósitos temporales deben estar en lugares autorizados por el Director distrital de la SENAE y fuera de la ciudad para evitar cualquier tipo de accidentes.

De igual manera los depósitos temporales cuentan con los archivos de documentos los mismo que sirven de respaldo para los controles posteriores que los realiza el SENAE en el lapso de cinco años.

Es importante recalcar que la temática sobre depósitos temporales se la adquirió mediante la profesión académica y las prácticas pre profesionales, lo que permitió exponer sobre el principal operador de almacenamiento del comercio exterior.

En la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, hasta la fecha se han realizado varias investigaciones de grado sobre el tema depósitos temporales, de las que

podemos destacar: Nathaly Krupskaia López Ortiz (2012): *"Transcomerinter"*; Germán Javier Delgado Rosero (2012): *"Los procesos logísticos de almacenamiento en el Depósito Temporal El Rosal "ALMAROS CIA. LTDA." y la atención al cliente"*; Ana Liseth Taticuán Almeida (2012) *"Las operaciones de carga y descarga en los Depósitos Temporales de la ciudad de Tulcán y el despacho de mercancía"*; Eulalia del Pilar Cerón Mora (2013) *"Aplicación del Sistema ECUAPASS en los Depósitos Temporales de la ciudad de Tulcán, provincia del Carchi, Ventajas y Desventajas"*.

Referencias Bibliográficas

Resolución N° 0542 del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), "Manual Específico para el ingreso y Salida de mercancías de importación de los depósitos temporales marítimos, aéreos y terrestres, Courier-DHL y correos del Ecuador", publicada en R.O. N° 573 del 11 de noviembre del 2011.

Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones- Rcopci, Registro Oficial Suplemento 452, "Depósitos Temporales", Ecuador, 19/Mayo/2011.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Copci, Registro Oficial Suplemento 351. "Depósitos Temporales", Ecuador, 29/diciembre/2010.

Diario "El Norte". (01 de 08 de 2013). "Rumichaca paso fronterizo vital", Recuperado el 05 de 12 de 2013, de <http://www.elnorte.ec/carchi/tulcan/39644-rumichaca-paso-fronterizo-vital.html>.

Proceso operativo del ECUAPASS en relación al agente de aduanas importaciones

Por: Stalin Miguel Goyes Yandún¹
Liliana Nathaly Chamorro Muza²

Resumen

El presente trabajo se efectúa dentro del contexto del "Proceso operativo del ECUAPASS en relación al agente de aduanas – importaciones, en el Encuentro Binacional. El Comercio binacional Colombo-Ecuatoriano "Una mirada académica desde los jóvenes": Mediante una investigación previa se analizará los datos que corresponde a la participación del agente de aduanas dentro de la operación de importación en el sistema informático aduanero ECUAPASS, se considera necesario tratar el tema del cambio de plataforma informática aduanera; SICE-ECUAPASS, consecutivamente se determinará los efectos que ha generado este sistema en el proceso de importación.

Palabras Clave: ECUAPASS, Agente de aduana, Importación.

Abstract

This work is done within the context of the "operative ECUAPASS Process relating to the customs agent – imports in the Binational Meeting. The Colombia-Ecuador Binational Trade "An academic look from the young": Through previous research data that corresponds to the share of customs agent in the transaction import into the customs computer system ECUAPASS be analyzed, it is necessary to treat the theme of changing customs computing platform; SICE-ECUAPASS, successively determine the effects generated by this system in the import process.

Key Words: ECUAPASS, The customs agent, imports.

Introducción

Hace dos años atrás, el Comercio Exterior en el Ecuador se regía bajo una plataforma informática denominada Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE). Este sistema se basaba en seis funciones principales: registro y envío, declaración aduanera, recepción de la declaración, aforo según la modalidad de despacho, pago de la liquidación, verificación de pago de tributos y el registro de salida del depósito temporal. En el año 2010 el comercio exterior demanda la necesidad de reducir tiempos y costos dentro de un trámite, mediante la minimización de pasos. Esto sería posible con la implementación de un nuevo sistema, en este caso por el sistema del modelo de Corea del Sur, porque ha sido un referente a nivel mundial en lo relativo a transparencia,

¹ Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

² Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

agilidad, eficiencia y eliminación de trámites innecesarios, que retardaban la salida de las mercaderías. Con ello la nacionalización de la mercancía ha sido de cero papeles.

Con el actual sistema ECUAPASS, de seis pasos anteriores se reducen a cuatro: 1. registro y envío de la declaración aduanera; 2. pago de la autoliquidación; 3. aforo; y, 4. registro de salida. Favoreciendo a la desaduanización en la reducción de días, es decir de quince días a menos de tres días. El agente de aduana tiene la posibilidad de mejorar sus servicios mediante la comunicación en línea que permite la interacción de información entre el operador y la aduana. Además este sistema hace posible la certificación de un trámite por medio de una firma electrónica (Token)

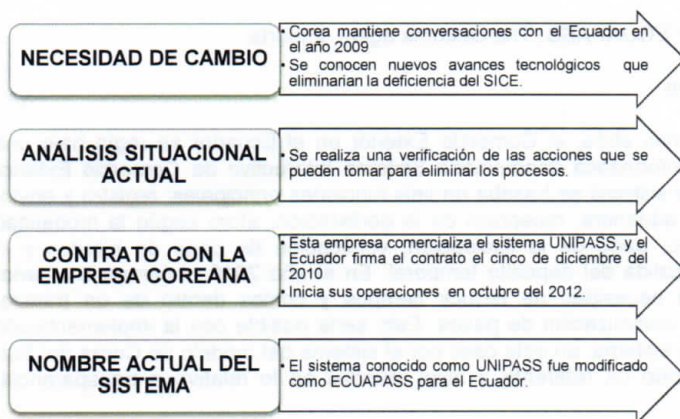
Tabla Comparativa

SICE	ECUAPASS
Promedio de Despacho de mercancías: 15 días	Promedio de Despacho de mercancías: 3 días
Mayor uso de documentos	Documentación electrónica
Estándar de baja tecnología	Estándar de alta tecnología
Baja Seguridad	Alta seguridad con la implementación de firma electrónica.
Dificultad de interacción con otras entidades (SRI, Registro Civil, etc)	Facilidad de interacción con otras entidades
Calculo manual de tributos.	Base imponible de tributos (CIF- Valor en Aduana)
Confusión de aplicación de Incoterms	Mejor utilización de Incoterms

Fuente: Todo Comercio (2010)

Elaboración: Goyes, Chamorro (2013)

En resumen los antecedentes que impulsaron al cambio de un sistema informático se visualizan en el siguiente cuadro:



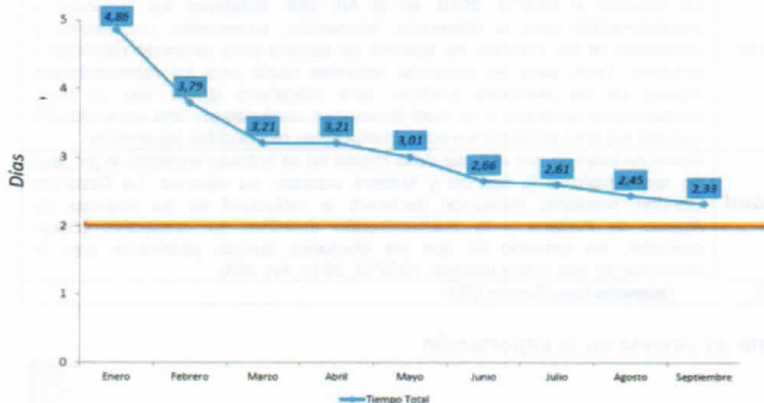
Fuente: Banco Central

Elaborado por: Goyes Chamorro (2013)

Desarrollo

Con la implementación del ECUAPASS se modifica la eficiencia de las importaciones en el Ecuador, los actores que intervienen para el proceso de despacho en este proceso son: importador, consolidador de carga, transportista internacional, organismos de control, funcionario aduanero, depósito temporal, considerando que el rol que desempeña un agente de aduana en este proceso es el más importante, del agente de aduana depende la agilidad tanto en tiempo como el manejo del sistema, a continuación se mostrarán los tiempos mensuales de la elaboración de declaraciones aduaneras.

Evolución de tiempos de despacho de mercancías ecuatorianas con el sistema ECUAPASS (2013)



Fuente: SENA (2013)

Elaboración: Goyes, Chamorro (2013)

En el gráfico anterior se observa la disminución paulatina de días para el despacho de mercancías; ECUAPASS hace posible la nacionalización de 4.86 a 2.33 días hábiles en lo que va del año. Tiempos que benefician a la competitividad al agente de aduanas dentro de un proceso comercial, permitiendo un comercio más eficiente. Independientemente del tipo de régimen, es decir con un diferente tratamiento o consumo final de las mercancías.

De acuerdo al Código Orgánico de La Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) (2010), existen siete regímenes de importación:

1. Importación para el consumo (Cap. VIII. Art. 120)
2. Reimportación en el mismo estado (Art. 121)
3. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado (Art. 123)
4. Importación para perfeccionamiento activo (Art. 131)
5. Reposición con franquicia arancelaria (Art. 139)
6. Depósitos aduaneros (Art. 144)
7. Transformación bajo control aduanero (Art. 150)

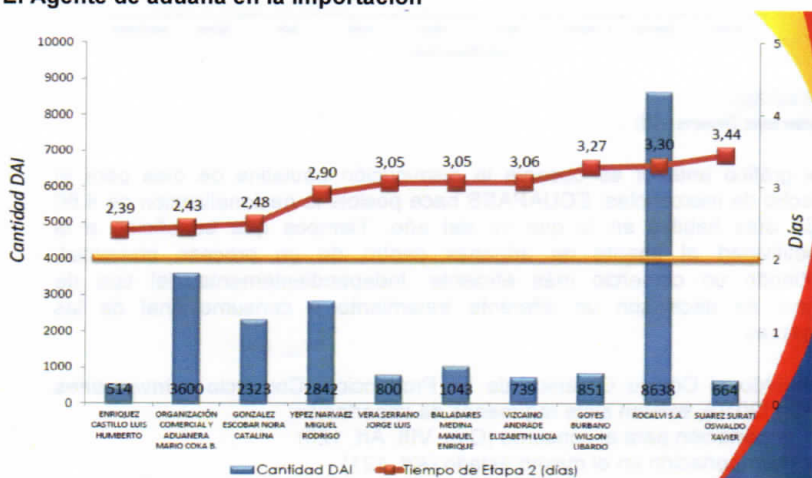
Las mercancías pueden ingresar al país bajo cualquiera de estos regímenes mediante la tramitación del declarante, por lo general el declarante es el agente de aduana. Mas, ¿qué es un Agente de Aduanas?

Persona natural o jurídica cuya licencia, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, por tener el carácter de fedatarios de la función pública y sus auxiliares, estarán sujetos al control de la Autoridad Aduanera³

Licencia de Agente de Aduana y su caducidad

NORMATIVA	
Licencia	De acuerdo al COPCI, 2010, en el Art. 259. Establece los requisitos y procedimientos para la obtención, renovación, suspensión, cancelación y caducidad de las licencias de agentes de aduana para personas naturales y jurídicas. Tanto para las personas naturales como para los representantes legales de las personas jurídicas será obligatorio contar con un título profesional universitario o de nivel tecnológico conferido por una universidad o escuela superior politécnica u otras instituciones reconocidas legalmente
Caducidad	Opera en caso de que el titular de la misma no se hubiese sometido al proceso de renovación de la licencia y hubiera expirado su vigencia. La Dirección General, mediante resolución declarará la caducidad de las licencias de Agente de Aduana y la deshabilitación definitiva del respectivo código operador; sin perjuicio de que los afectados puedan postularse para la obtención de una nueva licencia. (COPCI, 2010, Art. 265)
Fuente: COPCI Elaboración: Goyes, Chamorro (2013)	

El Agente de aduana en la importación



Fuente: SENA (2013)

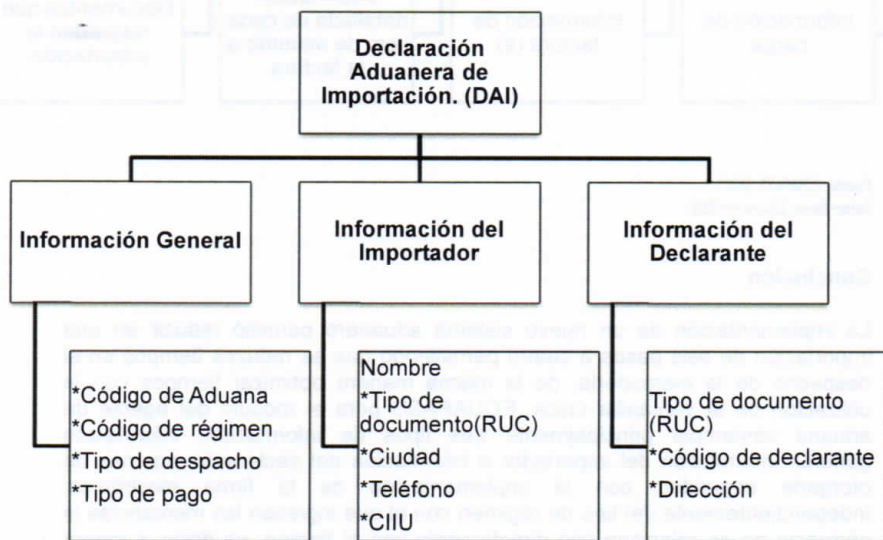
Elaboración: Goyes, Chamorro (2013)

En este gráfico se toma en cuenta las operaciones de algunos agentes de aduana relacionando la cantidad de declaraciones de importación con los días de despacho, obteniendo como resultado el menor tiempo de despacho de 2.39 días con una cantidad de DAI de 514 frente al mayor tiempo de despacho

³ COPCI, 2010, Art. 256

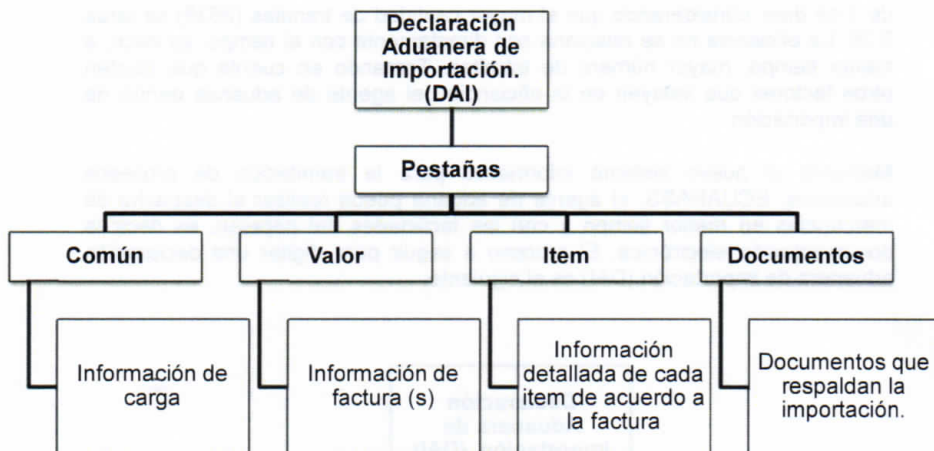
de 3.44 días, considerando que el mayor cantidad de tramites (8638) se tarda 3,36. La eficiencia no se relaciona con directamente con el tiempo, es decir, a menor tiempo; mayor número de trámites. Tomando en cuenta que existen otros factores que influyen en la eficiencia del agente de aduanas dentro de una importación.

Mediante el nuevo sistema informático para la tramitación de procesos aduaneros, ECUAPASS, el agente de aduana puede realizar el despacho de mercancías en menor tiempo y con las facilidades del papeleo, es decir la documentación electrónica. El proceso a seguir para digitar una declaración aduanera de importación (DAI) es el siguiente:



Fuente: COPCI (2010)

Elaboración: Goyes, Chamorro (2013)



Fuente: ECUAPASS (2012)

Autor: Goyes, Chamorro(2013)

Conclusión

La implementación de un nuevo sistema aduanero permitió reducir en una importación de seis pasos a cuatro permitiendo que se reduzca tiempos en el despacho de la mercadería, de la misma manera optimizar tiempos con la utilización de la ventanilla única. ECUAPASS para el modulo del agente de aduana contempla principalmente tres tipos de información: información general, información del importador e información del declarante, además de otorgarle seguridad con la implementación de la firma electrónica. Independientemente del tipo de régimen con el que ingresen las mercancías la eficiencia no se relaciona con directamente con el tiempo, es decir, a menor tiempo; mayor número de trámites. Tomando en cuenta que existen otros factores que influyen en la eficiencia del agente de aduanas dentro de una importación.

Referencias Bibliográficas

Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones- Rcopci, Registro Oficial Suplemento 452, "Depósitos Temporales", Ecuador, 19/Mayo/2011.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Copci, Registro Oficial Suplemento 351. "Depósitos Temporales", Ecuador, 29/diciembre/2010.

"Todo comercio". (10 de octubre 2012). TABLA COMPARATIVA", recuperado 02 de 12 de 2013, de <http://www.todocomercioexterior.com.ec/es/>

Intercambio comercial y la participación de los depósitos temporales

Por: Ing. Edison Caza Guevara MSc.¹

Resumen

La presente ponencia analiza la participación de los Depósitos Temporales autorizados por el SENAE en el Intercambio Comercial Ecuador – Colombia por el Puente Internacional de Rumichaca, se toma como referencia exclusivamente el comercio formal que se registran como exportación en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN) y como importación en el Servicio nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

El Intercambio comercial entre Ecuador y Colombia según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador demuestran un Déficit para el país desde el año 2001. Sin embargo de que las exportaciones tienen un crecimiento mayor que las importaciones.

Es importante mencionar que por ser Ecuador y Colombia parte de la Comunidad Andina y pertenecen a una Zona de Libre Comercio, los productos que se comercializan entre estos países están libres de aranceles (Preferencia Arancelaria del 100%), siempre y cuando cumplan con los Requisitos de Origen.

Como parte de los servicios aduaneros autorizados por el SENAE para el almacenamiento del tráfico internacional de mercancías se encuentran en la ciudad de Tulcán ocho Depósitos Temporales: ADUANOR, ALMAROS CIA. LTDA., BOSEFO, BODEGAS PRIVADAS TERÁN CIA. LTDA., MIDECAR CIA. LTDA., TRANSCOMERINTER, TRANSBOLIVARIANA CIA. LTDA., y SYTSA CIA. LTDA.

Utilizando la información de recaudaciones por Dirección Distrital de Aduana, del SENAE, se determina que la participación en las recaudaciones por Distrito de la Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán es aproximadamente del 1%.

Realizando una proyección por recaudaciones se podría afirmar que el mayor ingreso de mercancías de importación al país se da por la Dirección Distrital de Aduana de Guayaquil.

Palabras Claves: Depósitos Temporales, Balanza Comercial, Déficit Comercial, Preferencia Arancelaria.

Abstract

This paper discusses the participation of Temporary Deposits accepted by the Trade SENAE in Ecuador - Colombia by the International Bridge Rumichaca, is referenced only formal trade recorded as exports in the Directorate of National

¹ Docente de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), desde 2012.

Taxes and Customs Colombia (DIAN) and as an import in the national Customs Service of Ecuador (SENAE).

The Trade between Ecuador and Colombia according to the statistics of the Central Bank of Ecuador demonstrate a deficit for the country since 2001. But that exports are larger than imports growth.

It is noteworthy that because Colombia Ecuador and the Andean Community of and belong to a free trade area, the products traded between these countries free of tariffs (Tariff Preference 100%), provided they meet the requirements Source.

As part of the customs services authorized by the SENAE for storing international cargoes are in the city of Tulcán eight Temporary Deposits: ADUANOR, ALMAROS CIA. LTDA, BOSEFO, PRIVATE WINE TERÁN CIA. LTDA, MIDECAR CIA. LTDA, TRANSCOMERINTER, TRANSBOLIVARIANA CIA. LTDA, and SYTSA CIA. LTDA.

Using information from collections by District Directorate of Customs SENAE is determined that participation in revenues by District District Customs Tulcán is about 1%.

Performing a revenue projection it could be argued that the higher income of import goods into the country is given by the District Directorate of Customs Guayaquil.

Keywords: Temporary Deposits, Trade Balance, Trade Deficit, Tariff Preference.

Desarrollo

La Frontera Colombo - Ecuatoriana abarca tres provincias por el territorio ecuatoriano (Esmeraldas, Carchi y Sucumbíos); por el territorio colombiano los Departamentos de Nariño y Putumayo. Para el tráfico internacional de mercancías por carretera se encuentran habilitados los CEBAF de Tulcán y San Miguel.

Los pueblos fronterizos en estos sectores se interrelacionan de diferente manera, ya que además de compartir aspectos culturales se complementan en lo económico; el diferencial cambiario se constituye en el principal factor para el intercambio comercial y la satisfacción de necesidades de sus habitantes.

El comercio entre estas comunidades se lo realiza por diferentes modos de transporte así: marítimo de Cabotaje entre las poblaciones de Tumaco-Esmeraldas y Tumaco-San Lorenzo; fluvial Puerto el Carmen de Putumayo-Puerto Asís y General Farfán-San Miguel; terrestre Tulcán-Ipiiales, Lago Agrio-San Miguel y más de 32 pasos no habilitados por los circulan vehículos de transporte de mercancías.

En el cordón fronterizo el comercio es principalmente de productos de consumo masivo o productos de la zona, en su mayoría es informal pues existe un tránsito "libre" y muchas propiedades agrícolas y ganaderas se encuentran ubicadas en territorio de las dos partes. El gran comercio informal trata de evadir los controles de las instituciones gubernamentales (Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Aduana, etc.), y utilizan para el cumplimiento de su objetivo los pasos no habilitados existentes en la frontera. Únicamente por las vías habilitadas de Tulcán y San Miguel se importan y/o exportan materias primas o productos terminados de las zonas industriales del Ecuador y Colombia.

El comercio de bienes entre estos países no permite determinar con exactitud si sus economías son complementarias o competitivas, pues según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador de los años 2010 al 2013, el intercambio comercial es tanto de materias primas como de productos terminados.

Ecuador y Colombia son países miembros de la Comunidad Andina y en este marco pertenecen a una Zona de Libre Comercio. Como parte de ALADI la relación comercial entre estos países se encuentra principalmente regida por la Preferencia Arancelaria Regional Nro. 4 y el Acuerdo de Apertura de Mercados a favor del Ecuador AR. AM Nro. 2, estas condiciones permiten que los productos ecuatorianos puedan ingresar al mercado colombiano con preferencias arancelarias.

En las operaciones de comercio exterior (importación y exportación) por carretera intervienen los Almacenes Temporales. En la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se encuentran autorizados para la prestación de servicios de Depósitos Temporales 8 Almaceneras: ADUANOR, BODEGAS PRIVADAS TERÁN CIA. LTDA., BOSEFO, ALMAROS CIA. LTDA., MIDECAR CIA. LTDA., SYTSA CIA. LTDA., TRANSBOLIVARIANA CIA. LTDA. y TRANSCOMERINTER, estos Depósitos temporales se encuentran ubicados en la Zona Urbana del cantón Tulcán.

Depósito Temporal es el servicio aduanero prestado directamente por la Autoridad Aduanera o por terceros autorizados de dicho servicio, destinado para aquellas mercancías que no puedan ser cargadas o descargadas directamente hacia o desde el medio de transporte que las llevará a su destino final, o cuyo retiro o levante, de acuerdo con la modalidad de despacho, requieran otras operaciones aduaneras (Art. 53 Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del COPCI, 2011).

BALANZA COMERCIAL ECUADOR – COLOMBIA (Millones de dólares)

AÑO	2010	2011	2012	2013*	TOTAL
EXPORTACIONES	793,1	1.025,5	1.055,9	688,3	3.562,8
IMPORTACIONES	1.950,0	2.141,6	2.121,8	1.672,8	7.886,2
SALDO	-1.156,9	-1.116,1	-1.065,9	-984,5	-4.323,4
INTERCAMBIO COMERCIAL	2.743,1	3.167,1	3.177,7	2.361,1	

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013

En el cordón fronterizo el comercio es principalmente de productos de consumo masivo o productos de la zona, en su mayoría es informal pues existe un tránsito "libre" y muchas propiedades agrícolas y ganaderas se encuentran ubicadas en territorio de las dos partes. El gran comercio informal trata de evadir los controles de las instituciones gubernamentales (Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Aduana, etc.), y utilizan para el cumplimiento de su objetivo los pasos no habilitados existentes en la frontera. Únicamente por las vías habilitadas de Tulcán y San Miguel se importan y/o exportan materias primas o productos terminados de las zonas industriales del Ecuador y Colombia.

El comercio de bienes entre estos países no permite determinar con exactitud si sus economías son complementarias o competitivas, pues según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador de los años 2010 al 2013, el intercambio comercial es tanto de materias primas como de productos terminados.

Ecuador y Colombia son países miembros de la Comunidad Andina y en este marco pertenecen a una Zona de Libre Comercio. Como parte de ALADI la relación comercial entre estos países se encuentra principalmente regida por la Preferencia Arancelaria Regional Nro. 4 y el Acuerdo de Apertura de Mercados a favor del Ecuador AR. AM Nro. 2, estas condiciones permiten que los productos ecuatorianos puedan ingresar al mercado colombiano con preferencias arancelarias.

En las operaciones de comercio exterior (importación y exportación) por carretera intervienen los Almacenes Temporales. En la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán se encuentran autorizados para la prestación de servicios de Depósitos Temporales 8 Almaceneras: ADUANOR, BODEGAS PRIVADAS TERÁN CIA. LTDA., BOSEFO, ALMAROS CIA. LTDA., MIDECAR CIA. LTDA., SYTSA CIA. LTDA., TRANSBOLIVARIANA CIA. LTDA. y TRANSCOMERINTER, estos Depósitos temporales se encuentran ubicados en la Zona Urbana del cantón Tulcán.

Depósito Temporal es el servicio aduanero prestado directamente por la Autoridad Aduanera o por terceros autorizados de dicho servicio, destinado para aquellas mercancías que no puedan ser cargadas o descargadas directamente hacia o desde el medio de transporte que las llevará a su destino final, o cuyo retiro o levante, de acuerdo con la modalidad de despacho, requieran otras operaciones aduaneras (Art. 53 Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del COPCI, 2011).

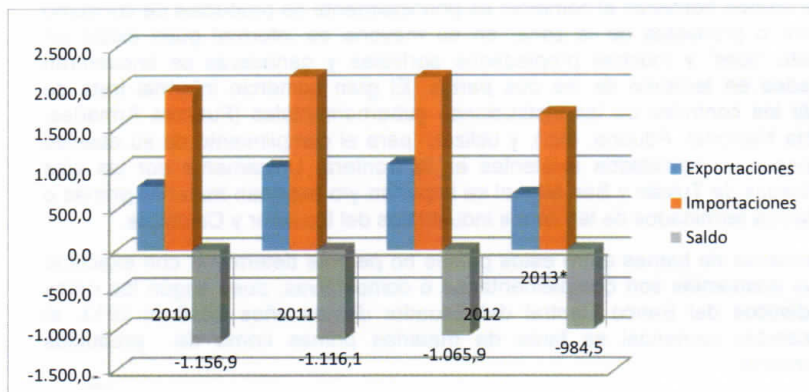
BALANZA COMERCIAL ECUADOR – COLOMBIA (Millones de dólares)

AÑO	2010	2011	2012	2013*	TOTAL
EXPORTACIONES	793,1	1.025,5	1.055,9	688,3	3.562,8
IMPORTACIONES	1.950,0	2.141,6	2.121,8	1.672,8	7.886,2
SALDO	-1.156,9	-1.116,1	-1.065,9	-984,5	-4.323,4
INTERCAMBIO COMERCIAL	2.743,1	3.167,1	3.177,7	2.361,1	

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013

Según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador de los años 2010 al 2013*, se puede observar que las importaciones superan a las exportaciones, es decir se compra más productos a Colombia, de los que se venden.

El crecimiento en las exportaciones entre el 2010 y el 2011 es del 29,3%, manteniéndose estable para el siguiente año; mientras que el crecimiento para el caso de las importaciones es de 8,81%, dándose una diferencia favorable para las exportaciones.

	2012 Enero - Septiembre	2013 Enero - Septiembre	Variación Porcentual
EXPORTACIONES	786,3	688,3	-12,46%
IMPORTACIONES	1.610,2	1672,8	3,88%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013

En el periodo de enero a septiembre de los años 2012 al 2013, existe un crecimiento en las importaciones, mientras tanto que las exportaciones han disminuido.

Sin embargo de que en promedio las exportaciones demuestran un mayor crecimiento que las importaciones, se mantiene el **déficit en la Balanza Comercial** para el Ecuador, según los datos del Banco Central del Ecuador desde el año 2001.

PRINCIPALES PRODUCTOS QUE ECUADOR EXPORTA A COLOMBIA (2010 – 2013*)

DESCRIPCIÓN	SUBPARTIDA NANDINA	VALOR EN US \$	
Vehículos automóviles para el transporte de mercancías	8704.21.10.90	383.150.510,00	
Café tostado o descafeinado	0901.11.90.00	194.546.760,00	
Atunes, listados y bonitos	1604.14.10.00	154.478.110,00	
Aceite de palma y sus fracciones	1511.90.00.00	147.452.960,00	
Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles	8703.23.90.90	136.679.870,00	
Estufas, calderas, cocinas	7321.11.19.00	64.386.860,00	
Neumáticos (llantas neumáticas)	4011.10.10.00	51.232.030,00	
Calzado, polainas y artículos análogos	6401.92.00.00	50.657.140,00	

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013

Estos datos demuestran que el Ecuador exporta a Colombia tanto materia prima como productos terminados, cambiando de alguna manera de la modalidad agroexportadora a la diversificación de las exportaciones de productos con valor agregado y/o industrializados.

PRINCIPALES PRODUCTOS QUE ECUADOR IMPORTA DE COLOMBIA

(2010 – 2013*)

DESCRIPCIÓN	SUBPARTIDA NANDINA	VALOR EN US \$	
Medicamentos: Los demás	3004.90.29.00	363.405.720,00	
Vehículos automóviles para el transporte de mercancías	8704.22.90.90	258.317.680,00	
Energía Eléctrica	2716.00.00.00	250.207.850,00	
Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles	8703.23.90.90	116.818.420,00	
Polipropileno	3902.10.00.00	123.484.070,00	
Insecticidas, Fungicidas, Herbicidas	3808.92.99.00	115.727.730,00	
Papel del tipo utilizado para papel higiénico	4803.00.90.00	94.528.650,00	
Azúcar	1701.99.90.00	69.861.280,00	

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos provisionales septiembre/2013

En el caso de las importaciones desde Colombia, como en el caso de las exportaciones, el Ecuador compra tanto materia prima como productos terminados. Estos datos permiten aseverar que en algunos casos Ecuador y Colombia son economías competitivas y a la vez economías complementarias.

PARTICIPACIÓN DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES EN LA DIRECCIÓN DISTRITAL DE ADUANAS TULCÁN

DEPÓSITOS TEMPORALES	CÓDIGO OCE	REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCIÓN
ADUANOR	9371	Eco. Marcelo Argoty	Avda. San Francisco y Pablo Aníbal Vela
BODEGAS PRIVADAS TERÁN CIA. LTDA.	6012	Sr. Jorge Terán	Avda. Coral Nro. 62097
- BOSEFO	9678	Sra. Zaida Argoty	Avda. Tulcanaza y España
ALMAROS CIA. LTDA.	6600	Ing. Álvaro Lucero	Panamericana Norte
MIDECAR CIA. LTDA.	6090	Eco. Nelson Cano	Panamericana Sur y Avda. Veintimilla
SYTSA CIA. LTDA.	8310	Ing. Paúl Bolaños	Panamericana Norte
TRANSBOLIVARIANA CIA. LTDA.	9443	Sr. Luis Vizcaíno	Panamericana Norte y Andrés Bello
TRANSCOMERINTER	8903	Sr. Orlando Ibarra	Avda. San Francisco y García Lorca

Fuente: SENAE (Datos Provisionales)

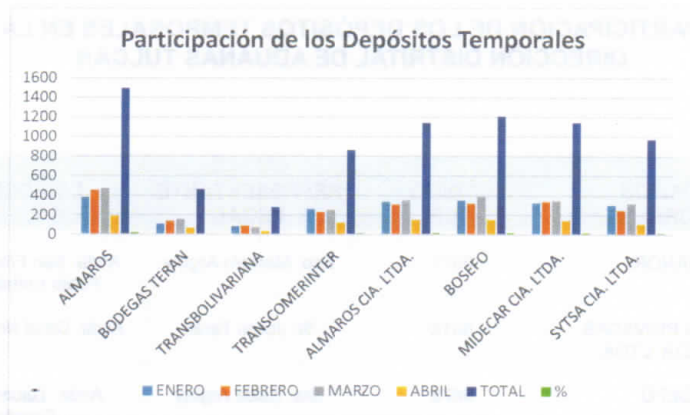
Elaborado: Edison Caza Guevara (2013)

PARTICIPACIÓN POR CPI

DEPÓSITO TEMPORAL	ENE/2013	FEB/2013	MAR/2013	ABR/2013	TOTAL	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
ADUANOR	377	454	471	190	1.492	19,76%
BODEGAS TERÁN	108	135	157	63	463	6,13%
TRANSBOLIVARIANA	81	90	73	33	277	3,67%
TRANSCOMERINTER	260	230	250	120	860	11,39%
ALMAROS CIA. LTDA.	335	308	349	149	1.141	15,11%
BOSEFO	348	320	387	150	1.205	15,96%
MIDECAR CIA. LTDA.	321	332	346	142	1.141	15,11%
SYTSA CIA. LTDA.	297	247	318	106	968	12,82%
TOTAL	2.127	2.116	2.351	953	7.547	100%

Fuente: SENAE (Datos Provisionales)

Elaborado: Edison Caza Guevara (2013)



Elaborado: Edison Caza Guevara (2013)

La participación de los Depósitos Temporales para este documento se ha realizado en base al número Documentos de Transporte Internacional (Carta Porte Internacional).

Una vez revisados los datos estadísticos proporcionados por el SENA (Dirección Distrital de Aduanas Tulcán) en el periodo de enero – abril del 2013, se colige que ADUANOR tiene la mayor participación en las operaciones de comercio exterior. En el extremo contrario se encuentra TRANSBOLIVARIANA, con el porcentaje más bajo, mientras que ALMAROS, BOSEFO y MIDECA tienen una participación representativa y muy competitiva entre sí, lo que con toda seguridad obligará a los Directivos de estos Depósitos a la aplicación de estrategias de eficiencia y calidad en el servicio además de la fidelización de clientes para mantener su participación en el mercado.

Es importante mencionar que la participación de las almaceneras en las operaciones de comercio exterior (importación y exportación), se refiere exclusivamente al comercio formal que cruza la vía habilitada por carretera Ipiales – Tulcán, por el Puente Internacional de Rumichaca y que constan registradas como exportaciones en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) de Colombia y como importaciones en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE).

A futuro con la aplicación del despacho garantizado:

Despacho con Pago Garantizado.- esta modalidad permite a los operadores de comercio exterior previamente calificados por la administración aduanera, obtener el levante de las mercancías inmediatamente después de liquidada la Declaración Aduanera, sin que se autorice el respectivo pago de los tributos al comercio exterior y demás recargos, siempre y cuando, dicho operador de comercio exterior hubiere otorgado ante el Servicio nacional de Aduana del Ecuador una garantía general anual conferida para el efecto, la cual afianzará los tributos al comercio exterior no pagados hasta el momento de su pago efectivo, dentro de las condiciones que establezca la Autoridad Aduanera. Para el despacho con pago garantizado se aplicarán cualquiera de las modalidades de aforo establecidas en las normas aduaneras correspondientes.

En los despachos con pago garantizado, la autorización de pago se generará el quinto día hábil del mes calendario siguiente de generada la liquidación de la obligación tributaria aduanera. (Art. 86 Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del COPCI, 2011).

Los importadores con la finalidad de maximizar los principios de rapidez, costos y seguridad, podrían aplicar esta modalidad y evitar utilizar los servicios aduaneros de los Depósitos Temporales; entonces éstos tendrían que brindar servicios adicionales que permitan cubrir integralmente la Logística del Comercio Internacional.

Recaudación de tributos por dirección distrital de aduanas

Los datos estadísticos de Recaudaciones por Distrito del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, permiten visualizar la importancia y la afluencia del Comercio por las diferentes Direcciones Distritales, debiendo tomarse en cuenta, como se citó en párrafos anteriores que Ecuador y Colombia son países miembros de la Comunidad Andina y en este marco pertenecen a una Zona de Libre Comercio, por tanto cumpliendo los requisitos de Origen (Certificado de Origen de la CAN) las importaciones desde ese país están libres de Aranceles es decir tienen una preferencia arancelaria del 100%, lo que puede incidir de alguna manera en el monto de las recaudaciones.

RECAUDACIONES POR DISTRITO (Miles de dólares)

DIRECCIÓN DISTRITAL	2013*	PORCENTAJE
GUAYAQUIL	620.791,59	68,70%
MANTA	75.197,39	8,32%
ESMERALDAS	108.942,46	12,05%
QUITO	66.568,28	7,37%
CUENCA	14.244,83	1,58%
LOJA - MACARÁ	225,19	0,024%
PUERTO BOLÍVAR	2.519,62	0,27%
TULCÁN	7.393,49	0,82%
HUAQUILLAS	6.690,48	0,75%
LATACUNGA	991,82	0,12%
TOTAL	903.565,15	100%

Fuente: SENAE

Elaborado: Edison Caza Guevara

*Datos Septiembre de 2013



Elaborado: Edison Caza Guevara (2013)

Estos datos visualizan que la mayor cantidad de importaciones es decir el 90% ingresan por las Gerencias Distritales en las cuales se ejerce el control aduanero en Puerto Marítimo, y de éstas aproximadamente el 70% ingresa por el Puerto de Guayaquil.

Del total de las recaudaciones, la Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán representa aproximadamente el 1% del intercambio comercial del Ecuador con el resto de países del mundo.

Conclusiones

- Existe Déficit en la Balanza Comercial del Ecuador, en las relaciones comerciales con Colombia.
- Las economías de los dos países son a la vez competitivas y complementarias, ya que se importan y se exportan tanto materia prima, como productos terminados o industrializados.
- La participación de los Depósitos Temporales en las operaciones de comercio exterior Ecuador- Colombia, se cumple estrictamente con el comercio formal entre los dos países.
- La mayor participación en el mercado de los Depósitos Temporales, lo tiene ADUANOR, mientras que con una participación menor, pero muy representativa se encuentran tres almaceneras: MIDECAR, BOSEFO y ALMAROS.
- En las Recaudaciones por Distrito la participación de la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán es de aproximadamente el 1% del total de Recaudaciones del país.

Recomendaciones

- Realizar una Investigación con las Universidades de Frontera y la ESAP de Colombia, sobre la problemática del comercio informal en el sector fronterizo Ecuador – Colombia.
- Formar parte del Observatorio de Comercio Exterior, en la frontera Ecuador – Colombia, planteado por la ESAP de Colombia.
- Participar activamente en las investigaciones y propuestas a la problemática de la transformación de la Matriz Productiva del Ecuador, con la finalidad de consolidar un superávit comercial en las relaciones comerciales con Colombia.
- Lograr Sinergias entre la empresa privada, OCES y la academia para incrementar la participación de los Depósitos Temporales en el Comercio exterior así como el incremento de las Recaudaciones Aduaneras.

Referencias Bibliográficas

- ❖ *Guía para exportar a Colombia*, CORPEI 2004
- ❖ Sánchez, T. (2012), *I Encuentro, Binacional de investigaciones colombo-ecuatoriano. (Avances y Perspectivas en zona de Frontera)*, UPEC/ESAP/UTEG, Tulcán
- ❖ Cerón, P. (2013), *Aplicación del Sistema ECUAPASS en los Depósitos Temporales de la ciudad de Tulcán provincia del Carchi, Ventajas y Desventajas.*
- ❖ Delgado, G. (2013), *Los Procesos Logísticos de almacenamiento en el Depósito Temporal "ALMAROS" y la atención al cliente..*
www.bce.fin.ec
- ❖ www.aduana.gob.ec
- ❖ www.comunidadandina.org
- ❖ www.aladi.org

El desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera utilizando como facilitador el sistema informático aduanero ECUAPASS

Por: Tamara Apraetz¹

Resumen

El presente documento durante el desarrollo de las exposiciones acerca del comercio binacional colombo - ecuatoriano "Una mirada académica desde los jóvenes", expone el desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera utilizando como facilitador el sistema informático aduanero ECUAPASS y tomando en cuenta que la Constitución del Ecuador (2008) tiene como finalidad del Sistema de Educación Superior la innovación, promoción, desarrollo y difusión de los saberes y las culturas (Art. 350), haciendo posible el intercambio de información.

Sabiendo que el transporte juega un papel muy importante dentro de la cadena logística en el intercambio de mercancías, asimilamos que es poco complejo y muy accesible para cualquier persona que haga uso de esta modalidad de transporte, permitiendo llevar cualquier tipo de producto de una forma rápida y económica, y más aún al utilizar del sistema informático aduanero ECUAPASS que hace factible la transmisión de información, simplificando procesos que únicamente retrasaban los trámites aduaneros.

Palabras Claves: Transporte por carretera, Sistema informático aduanero, ECUAPASS

Abstract

This document for the development of bilateral trade exhibitions about Colombian - Ecuadorian "An academic look from the young" says the development of international transport of goods by road using a facilitator ECUAPASS the customs system and taking into account that the Constitution of Ecuador (2008) aims to System of Higher Education innovation, promotion, development and dissemination of knowledge and culture (Art. 350), enabling the exchange of information.

Knowing that transportation plays a very important role within the logistics chain in the commodity exchange, assimilate it is little complex and very accessible for anyone who makes use of this mode of transport, allowing any kind of product out of a fast and economic, and even more by using the Customs computer system ECUAPASS makes possible the transmission of information, simplifying processes only delayed customs clearance.

Keywords: Freight, Customs computer system, ECUAPASS

Introducción

¹ Estudiante de noveno semestre de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

El transporte internacional de mercancías por carretera depende de muchos aspectos, por tal motivo el documento inicia haciendo referencia a la principal terminología utilizada dentro del transporte, de las cuales se deben tener pleno conocimiento de aspectos como documentos de transporte y los manifiestos de carga que son utilizados para el transporte internacional de mercancías y los datos que deben presentar dichos documentos ante la autoridad aduanera durante revisiones junto a las unidades de transporte y mercancías declaradas.

Cabe mencionar que para el desarrollo del transporte internacional de mercancías se debe tener en cuenta también la normativa vigente y en este caso tener conocimiento de la aplicación del sistema informático aduanero ECUAPASS, desarrollado a raíz de la necesidad de generar cambios en el país.

Desarrollo

Al desarrollar los temas expuestos en el documento se puede mencionar que el estudio del transporte se dividiría en dos partes, la primera considerada como la parte estática, donde se toman en cuenta aspectos de protección física y aseguramiento de las mercancías para el transporte, comprendiendo técnicas de protección física, como el envase y embalaje, la manipulación de la mercancía, la estiba o colocación dentro de los vehículos, y el almacenaje, así como el aseguramiento de vehículos, mercancías y personas, mediante el correspondiente contrato de seguro; y la segunda parte la dinámica, donde se analiza la idoneidad de los medios disponibles en función de las características de la mercancía, incluyendo el estudio de los vehículos utilizados en los diversos medios de transporte, sus características técnicas y sus formas de gestión comercial.

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

Juan Anaya en su libro *El transporte de mercancías* (2009), menciona al transporte de mercancías como toda actividad encaminada a trasladar los productos desde un punto de origen hasta un lugar de destino, siendo así que se debe tomar en cuenta varios aspectos para realizar el transporte de mercancías, como son: la distancia, el tipo de unidad, el tamaño y peso de la mercancía, la infraestructura, el combustible y gastos adicionales.

Tomando en cuenta la decisión 399 de la Comunidad Andina CAN (1997) en donde se menciona la terminología básica que sirve como base para el desarrollo del transporte internacional de mercancías (Art. 1), se mencionan aspectos como:

- Ámbito de Operación, considerado como el territorio de los países miembros por los cuales el transportista ha sido autorizado para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.
- Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

- Certificado de Habilitación, documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.
- Certificado de Idoneidad, documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente.
- Manifiesto de Carga Internacional (MCI), documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.
- Permiso de Prestación de Servicios, documento otorgado a un transportista que cuenta con Certificado de Idoneidad, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él.

Entonces, al saber que el transporte por carretera dentro del comercio internacional tiene que cumplir con la función de trasladar una mercancía desde origen hasta destino, se debe desarrollar en base a la secuencia:

1. Manipulación de la mercancía hacia el vehículo.
2. Transporte interno en el país de origen.
3. Despacho aduanero de exportación.
4. Transporte internacional.
5. Despacho aduanero de importación.
6. Transporte interno en el país de destino.
7. Manipulación de la mercancía en el país de destino.

Sistema Informático Aduanero ECUAPASS

Este sistema informático aduanero ECUAPASS permite que los operadores de comercio exterior puedan realizar sus procesos aduaneros de importación y exportación. La información introducida al sistema se puede enviar desde las siguientes tres formas:

1. Ingresando directamente al Portal del ECUAPASS e ingresando la información que quiere transmitir a la Aduana.
2. Desarrollando o adaptando su software para que transmita la información de los nuevos documentos electrónicos que desea transmitir a la aduana.
3. Descargándose el software que otorgare la aduana para que transmita la información de los nuevos documentos electrónicos que desea transmitir a la aduana.

Dicho sistema durante el ingreso de información presenta campos de obligatoriedad, haciendo que los datos presentados sean utilizados como soporte de la veracidad de las mercancías objeto de transporte.

Para la transmisión de información, el usuario del ECUAPASS debe poseer un certificado digital que únicamente se presenta en dispositivos tipo "token",

utilizados para un seguro almacenamiento de dichos certificados y así poner a disposición del SENA la información enviada.

Carta de Porte Internacional por Carretera – ECUAPASS

El procedimiento que se debe realizar durante el ingreso de la información al ECUAPASS es el siguiente:

- Acceder al buscador en Internet, registrar la dirección <https://portal.aduana.gob.ec/>
- Visualizar el portal del sistema informático aduanero ECUAPASS e ingresar con el nombre del usuario y su contraseña
- Seleccionar en el menú principal la opción "Trámites operativos", en el submenú la opción "Elaboración de e-Doc. Operativo" y después hacer clic en "e-Docs"
- En la opción "e-Docs" se despliegan tres pestañas en donde se da clic en la pestaña "Cargas"
- A continuación aparecen documentos electrónicos con las opciones de "Importación" y "Exportación", para lo cual el usuario en la opción requerida selecciona el documento electrónico "Carta de Porte Internacional por Carretera - CPIC"
- Al dar clic en la opción CPIC se presentan varios campos para ser llenados: Tipo de OCE's, tipo de envío, número de entrega, distrito, número de CPIC, MRN, tipo de procedimiento (Importación-Exportación), empresa de transporte, depósito de la mercancía, país del remitente, tipo de documento de identidad del remitente, número de documento de identidad del remitente, nombre del remitente, dirección del remitente, país del destinatario, tipo de documento de identidad del destinatario, número de documento de identidad del destinatario, nombre del destinatario, dirección del destinatario, país del consignatario, tipo de documento de identidad del consignatario, número de documento de identidad del consignatario, nombre del consignatario, dirección de consignatario, nombre de notificado, dirección de notificado, país del notificado, país y ciudad de recepción, fecha de recepción, país y ciudad de embarque, fecha de embarque, país y ciudad de entrega, fecha estimada de entrega, condiciones de transporte, forma de pago, total peso neto (Kg), total peso bruto (Kg), total de bultos, total volumen (m3), otra unidad de medida, precio de las mercancías, incoterm, tipo de moneda, país y ciudad, monto de flete a cargo del remitente, moneda de flete a cargo del remitente, monto de flete a cargo del destinatario, moneda de flete a cargo del destinatario, monto de gastos suplementarios del remitente, moneda de gastos suplementarios del remitente, monto de gastos suplementarios del destinatario, moneda de gastos suplementarios del destinatario, total monto remitente, total monto destinatario, documentos recibidos del remitente, fecha de emisión, país y ciudad de emisión de la CPIC, instrucciones al transportista, Observación del Transportista, Secuencia (mercancía), cantidad de bultos, tipo de embalaje, marcas y números, peso neto (Kg), peso bruto (Kg), volumen (m3), otra unidad de medida, indicador de sustancia peligrosa, descripción de la carga.

- Modo de registro, modificación y eliminación de información de mercancía: los contenedores y carga suelta se registran por "Secuencia"; para registrar una nueva secuencia se da clic en "agregar", una vez registrada una secuencia, se la puede eliminar al seleccionar el registro y dar clic en el botón "eliminar" o puede ser modificada al seleccionar el registro, modificarlo y posterior hacer clic en el botón "modificar"
- Durante el ingreso de la información se puede realizar guardados temporales previo al envío definitivo, al realizar esta operación aparecerán mensajes de confirmación como: acciones de "Sí" en caso de continuidad del registro y "No" en caso de querer continuar con el registro o edición de la información, en el caso de elegir la opción "Sí" se presenta un mensaje que informa que la operación fue realizada exitosamente indicando el número de entrega para su posterior consulta y envío; en el caso de no haber registrado un campo mandatorio o un campo erróneo en el documento electrónico se presentan mensajes de error o de información indicando los campos que requieren ser registrados.
- Si se ha registrado un "guardado temporal", se puede consultar haciendo clic en el botón "traer" y a continuación aparecerán campos como: fecha de presentación, número de entrega, código de entidad, Id. Usuario, código
- Al seleccionar el documento de interés se da clic en el botón "ver E-doc original" se presenta el detalle del documento enviado, guardado provisionalmente o con error.
- Al dar clic en el botón "XML traer" se carga la información asociada al número de entrega y se puede realizar un complemento de la información guardada provisionalmente, una consulta del envío realizado o la modificación de la información enviada para la realización de un nuevo envío.
- Una vez efectuado los registros correspondientes se procede a realizar el envío del certificado haciendo clic en el botón "enviar certificado" y después aparecerá un mensaje de confirmación si la operación ha sido realizada exitosamente; aunque el mensaje de envío fuera exitoso, el usuario debe confirmar si no cuenta con errores remitiéndose al Instructivo de Sistemas "Integración de Estados de Trámite"

Manifiesto de Carga Internacional – ECUAPASS

El procedimiento que se debe realizar durante el ingreso de la información al ECUAPASS es el siguiente:

- Acceder al buscador en Internet, registrar la dirección <https://portal.aduana.gob.ec/>
- Visualizar el portal del sistema informático aduanero ECUAPASS e ingresar con el nombre del usuario y su contraseña
- Seleccionar en el menú principal la opción "Trámites operativos", en el submenú la opción "Elaboración de e-Doc. Operativo" y después hacer clic en "e-Docs"

- En la opción "e-Docs" se despliegan tres pestañas en donde se da clic en la pestaña "Cargas"
- A continuación aparecen documentos electrónicos con las opciones de "Importación" y "Exportación", para lo cual el usuario en la opción requerida selecciona el documento electrónico "Manifiesto Terrestre - MTI"
- Al dar clic en la opción MTI se presentan varios campos para ser llenados: tipo de OCE's, tipo de envío, número de entrega, tipo de procedimiento (Importación-Exportación), sector, distrito, número de MCI, empresa de transporte, número de certificado de idoneidad, número de permiso de prestación de servicios, marca del vehículo, año de fabricación, país de matrícula del vehículo, placa del vehículo, número de chasis del vehículo, número de certificado de habilitación del vehículo, arca de unidad de carga, año de fabricación de la unidad de carga, placa de la unidad de carga, país de matrícula de la unidad de carga, número de certificado de habilitación de la unidad de carga, datos de otra unidad, país del conductor, tipo de documento de identidad del conductor, número de documento de identidad del conductor, nombre del conductor, número de licencia de conducir del conductor, número de libreta de tripulante terrestre del conductor, país del auxiliar, tipo de documento de identidad del auxiliar, número de documento de identidad del auxiliar, nombre del auxiliar, número de licencia de conducir del auxiliar, número de libreta de tripulante terrestre del auxiliar, país y ciudad de embarque, país y ciudad de descarga, tipo de carga, otra descripción del tipo de carga, precio de las mercancías, Incoterm, tipo de moneda, país y ciudad, país de la aduana de destino, aduana de destino, total peso neto (Kg), total peso bruto (Kg), total volumen (m3), total otra unidad de medida.
- Se presentan los siguientes campos para registrar la información de aduana de cruce de frontera para ser llenados: país de aduana y aduanas de cruce de frontera
- Se presentan los siguientes campos de información de mercancía para su llenado: secuencia de la mercancía, número MRN, número de CPIC, cantidad de bultos, tipo de embalaje, marcas y números, peso neto (Kg), peso bruto (Kg), volumen (m3), otra unidad de medida, número de unidad de carga, tipo y tamaño de la unidad de carga, condición de la unidad de carga, descripción de la carga
- También se presenta información como: listado de inventario de mercancías ya registradas y ubicación de precintos.
- Durante el ingreso de la información se puede realizar guardados temporales previo al envío definitivo, al realizar esta operación aparecerán mensajes de confirmación como: acciones de "Sí" en caso de continuidad del registro y "No" en caso de querer continuar con el registro o edición de la información, en el caso de elegir la opción "Sí" se presenta un mensaje que informa que la operación fue realizada exitosamente indicando el número de entrega para su posterior consulta y envío; en el caso de no haber registrado un campo mandatorio o un campo erróneo en el documento electrónico se presentan mensajes de error o de información indicando los campos que requieren ser registrados.

- Si se ha registrado un "guardado temporal", se puede consultar haciendo clic en el botón "traer" y a continuación aparecerán campos como: fecha de presentación, número de entrega, código de entidad, Id. Usuario, código.
- Al seleccionar el documento de interés se da clic en el botón "ver E-doc original" se presenta el detalle del documento enviado, guardado provisionalmente o con error.
- Al dar clic en el botón "XML traer" se carga la información asociada al número de entrega y se puede realizar un complemento de la información guardada provisionalmente, una consulta del envío realizado o la modificación de la información enviada para la realización de un nuevo envío.
- Una vez efectuado los registros correspondientes se procede a realizar el envío del certificado haciendo clic en el botón "enviar certificado" y después aparecerá un mensaje de confirmación si la operación ha sido realizada exitosamente; aunque el mensaje de envío fuera exitoso, el usuario debe confirmar si no cuenta con errores remitiéndose al Instructivo de Sistemas "Integración de Estados de Trámite".

Conclusión

Para el desarrollo del transporte internacional de mercancías se debe tener previo conocimiento tanto de la normativa, como de los aspectos que intervienen en su desarrollo, entre ellos se puede mencionar: autorizaciones del transportista emitidas por organismos nacionales competentes, elaboración del contrato de transporte, realización de manifiesto de carga internacional y de la carta de porte internacional, etc.

De igual manera tener conocimiento del sistema informático aduanero ECUAPASS, el cual realiza sus operaciones de manera segura, rápida y eficiente, teniendo en cuenta que modalidades como la ventanilla única permite a los operadores de comercio exterior poder optimizar su tiempo y aprovechar al máximo sus recursos; también este sistema ofrece a los usuarios servicios de información sobre las empresas que interactúan dentro del mismo, permitiendo así que ellas mismas puedan tener acceso a todas las operaciones que realicen.

Referencias Bibliográficas

- Decisión 399 de la Comunidad Andina de Naciones CAN* (1997)
Anaya, J (2009), *El transporte de mercancías*, Madrid, Esic
Reglamento al Código Orgánico de la Producción COPCI
Constitución del Ecuador (2008)
Cabrera, A (2012), *Transporte Internacional de Mercancías*, Madrid, Ixex
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-ecupass>

Las normas y procesos que se deben desarrollar al momento de realizar transporte internacional de mercancías por carretera

Por: Ing. Jonathan Mora Chúquer¹

Resumen

Este trabajo ha sido desarrollado con el fin de socializar los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. El cual presenta información relevante referente a las normas y procesos que se deben desarrollar al momento de realizar transporte internacional de mercancías por carretera, para obtener un flujo eficiente en el ingreso y salida de mercancías dentro y fuera del territorio nacional.

Además se enfoca en los sistemas que se utilizan para este fin, como es el Sistema Informático ECUAPASS, que permite a los operadores de comercio exterior facilitar y agilizar sus operaciones, reduciendo de esta manera tiempos y cumpliendo con las formalidades y normativa establecidas para este caso.

Puesto que las empresas de transporte al igual que los demás OCE's, se enfrentaron a un cambio en el manejo del sistema que anteriormente se llamaba SICE (Sistema Interactivo de Comercio Exterior); para lo cual tuvieron que capacitarse constantemente y así obtener mejores resultados.

Por consiguiente toda esta información se establece con el objetivo de promover la importancia de la realización correcta, eficiente y efectiva de los procesos operativos dentro del transporte internacional de mercancías por carretera y con ello del comercio exterior.

Palabras Clave: Transporte internacional de mercancías por carretera; Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE); Sistema Informático (ECUAPASS)

Abstract

This work has been developed in order to socialize the knowledge acquired during the career of Foreign Trade and International Trade Negotiating of Polytechnic State University of Carchi. Which presents relevant information concerning the rules and processes that should be developed at the time of perform the international transport of goods by road, so that there an efficient flow of goods in and out of the country.

Also focuses on systems that are used for this purpose, as is the Ecuapass Information System, which allows operators to facilitate foreign trade and streamline their operations, thereby reducing time and complying with the formalities and regulations established for this case.

¹ Docente de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica del Carchi (UPEC), desde 2009.

Since transport companies as well as other OCE's, faced a change in the management system formerly called SICE (Foreign Trade Interactive System), for which they had to constantly train and get better results.

Therefore this information is established with the aim of promoting the importance of proper and effective implementation of operational processes within the international transport of goods by road and thus the foreign trade.

Keywords: International transport of goods by road; Interactive Foreign Trade System (SICE); Information System (ECUAPASS)

Introducción

Los procesos y formalidades para un correcto transporte de mercancías por carretera se establecen en las diferentes leyes y reglamentos, que controlan y regulan el ingreso y salida de mercancías. Para la realización de este trabajo se utilizó información de la Decisión 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera; Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV); Resolución 272 de la Secretaría General de la Comunidad Andina, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), Acuerdo Ministerial No. 036 de la Ley de Caminos.

Dentro del Territorio Nacional Ecuatoriano el cumplimiento de las leyes y reglamentos permitirá facilitar las operaciones de comercio exterior a las empresas que operan en el transporte de mercancías por carretera. También para este fin se establece el Sistema Informático ECUAPASS que mejora las operaciones, porque integra a todos los operadores de comercio exterior, para que exista un eficiente manejo de información donde el cumplimiento de las formalidades es amigable y dinámico.

Anteriormente la Aduana era catalogada como una institución en donde gobernaba el caos ya que había presencia de corrupción así manifiesta Rodríguez, (2013), pero con el pasar del tiempo esto va cambiando y surge nuevos cambios que permiten generar un ambiente lejos de la corrupción y el caos.

Con el anterior sistema aduanero se podía presenciar grandes filas de usuarios que esperaban para la entrega y validación de documentos necesarios para realizar los trámites respectivos de una negociación siendo ésta exportación o importación de mercancías.

Ahora el nuevo sistema busca que los Operadores de Comercio Exterior puedan realizar las operaciones aduaneras con mayor agilidad, ahorro de tiempo y que se refleje la eficiencia y efectividad.

Además un operador de transporte de carga para realizar transporte internacional de mercancías por carretera debe cumplir con ciertas formalidades que le acreditaran su idoneidad y con ello su libre funcionamiento y circulación por el territorio nacional y por el territorio de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Desarrollo

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

Para poder comprender lo que es el transporte internacional de mercancías por Carretera es necesario conocer su definición establecida en la Decisión 399 CAN, que dice, el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera es el porte de mercancías amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, que realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros de la CAN. Sin embargo, una empresa que desea realizar transporte internacional de mercancías por carretera primero debe constituirse como un operadora de transporte terrestre que de acuerdo a LOTTTSV, (2008), un operador de transporte terrestre es toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos. (Art. 77)

Por consiguiente la LOTTTSV (2008), establece que son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos. (Art 72). Estos serán conferidos por la Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o por las Comisiones Provinciales del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según corresponda. (Art. 73).

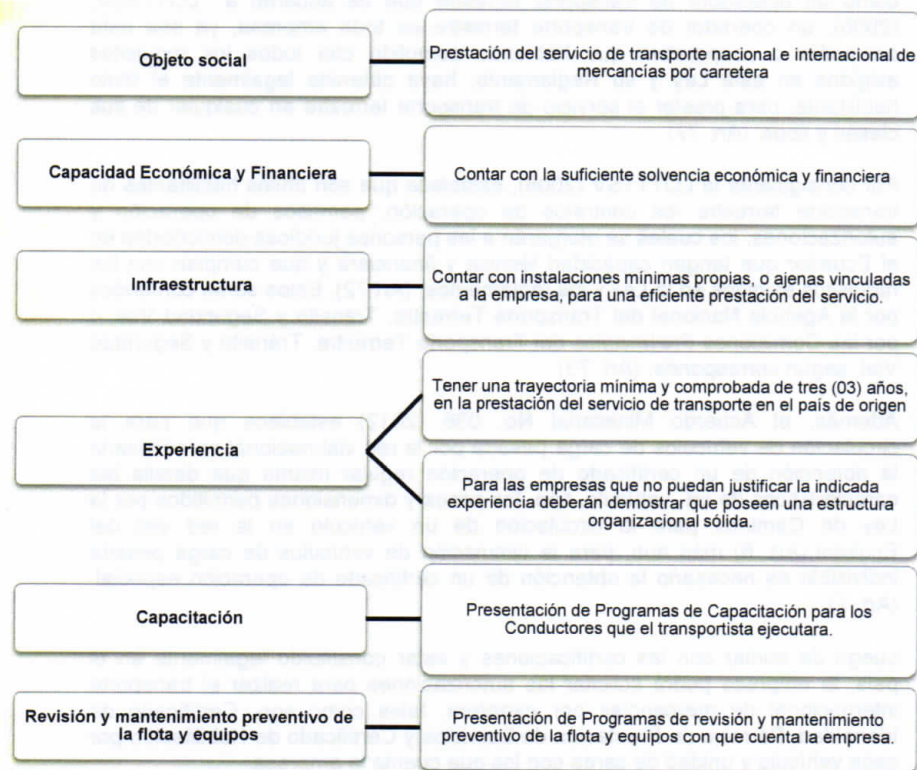
Además, el Acuerdo Ministerial No. 036 (2012) establece que para la circulación de vehículos de carga pesada por la red vial nacional es necesaria la obtención de un certificado de operación regular mismo que detalla las características de un vehículo, tipo, los pesos y dimensiones permitidos por la Ley de Caminos para la circulación de un vehículo en la red vial del Ecuador, (Art. 6) más aun, para la circulación de vehículos de carga pesada indivisible es necesario la obtención de un certificado de operación especial. (Art. 7).

Luego de contar con las certificaciones y estar constituido legalmente en el país, la empresa podrá solicitar las autorizaciones para realzar el transporte internacional de mercancías por carretera, tales como son: Certificado de Idoneidad, Permiso de Prestación de Servicios y Certificado de Habilitación por cada vehículo y unidad de carga con los que cuenta la empresa.

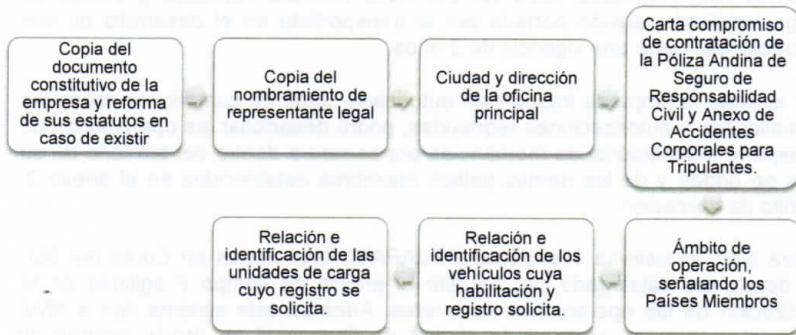
Certificado de Idoneidad de acuerdo con la Decisión 399 CAN, es el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente. Además contempla dos anexos. El anexo 1 donde se detallan los vehículos habilitados y unidades de

carga habilitadas con los que cuenta la empresa y el anexo 2 establece el ámbito de aplicación, es decir los países donde se va a realizar las operaciones de transporte. Tiene una vigencia de 5 años.

Necesariamente una empresa de transporte internacional debe cumplir con ciertos criterios para calificar la Idoneidad del Transportista presentes en la Resolución 272 (1999) CAN que establece, el organismo nacional competente de transporte terrestre del país de origen deberá tener en cuenta los siguientes criterios para calificar y mantener la Idoneidad del transportista, los mismos que serán acreditados conforme a la legislación nacional del país de origen:



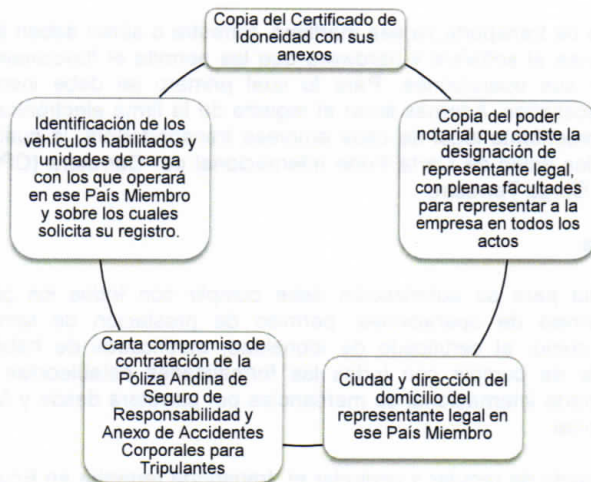
REQUISITOS PARA OBTENER EL CERTIFICADO DE IDONEIDAD



FUENTE: Decisión 399, (1997), *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*, (Art. 39)

Permiso de Prestación de Servicios según la Decisión 399 CAN es el documento otorgado a un transportista que cuenta con Certificado de Idoneidad, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él. Su vigencia esta sujeta a la del Certificado de Idoneidad. Asimismo debe contar con los dos anexos anteriormente mencionados.

REQUISITOS PARA OBTENER EL PERMISO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS



FUENTE: Decisión 399, (1997), *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*, (Art. 40)

Certificado de Habilitación, se establece en la Decisión 399 CAN, como el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera. Además este certificado debe ser por cada vehículo habilitado y unidad de carga habilitada, siendo portado por el transportista en el desarrollo de sus operaciones. Tiene una vigencia de 2 años.

Por lo tanto la empresa transportista autorizada luego de cumplir con todas las formalidades y autorizaciones requeridas, podrá desarrollar las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera dentro del territorio de su país de origen y de los demás países miembros establecidos en el anexo 2, ámbito de aplicación.

Ahora bien, el sistema informático ECUAPASS tuvo inicios en Corea del Sur, en donde fue catalogado por permitir el ahorro de tiempo y agilidad en la realización de las operaciones aduaneras. Además este sistema rige a nivel nacional y tiene su sede en la ciudad de Guayaquil en donde controla el funcionamiento en las operaciones.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) al ver que en otros países se tenía un mejor rendimiento en cuanto a la realización de las operaciones aduaneras, tuvo varios encuentros con empresarios Coreanos para ver la posibilidad de implementar este sistema en nuestro país. En diciembre del 2010, arribaron al Ecuador coreanos para fijar acuerdos sobre el sistema ECUAPASS.

Para Rodríguez, (2013) "el sistema ECUAPASS, permitirá dar agilidad a los trámites de desaduanización generando un ahorro en temas de logística, cero papeles y con la ayuda de una firma electrónica".

Las empresas de transporte ya sea marítimo, terrestre o aéreo deben tener en sus instalaciones el software y hardware que les permita el funcionamiento y aplicación en sus operaciones. Para lo cual primero se debe instalar los programas necesarios. Además tener el registro de la firma electrónica con la firma del representante legal de cada empresa transportadora, la cual servirá para realizar los envío de Carta Porte Internacional por Carretera (CPIC) y el Manifiesto de Carga Terrestre.

Conclusiones

El transportista para su autorización debe cumplir con todos los permisos como: el permiso de operaciones, permiso de prestación de servicios y certificados como: el certificado de idoneidad, certificados de habilitación, posteriormente de cumplir con todas las formalidades establecidas podrá realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde y fuera del territorio nacional.

El ente encargado de regular y controlar el transporte terrestre en Ecuador es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien procura hacer cumplir las leyes y reglamentos,

decisiones y demás normativas que se establecen para las personas naturales o jurídicas que desean realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

Las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera al igual que los demás operadores de comercio exterior (OCE's), con el sistema informático ECUAPASS logran un eficiente intercambio de información, facilitando de esta forma el ingreso y salida de mercancías del país en menos tiempo, las 24 horas del día.

Los operarios de las empresas de transporte internacional deben tener constante capacitación acerca de temas relacionados con la realización de operaciones aduaneras para tener mejores resultados y así colaborar con los cambios que serán de mucha importancia para la Aduana del Ecuador y del país en general.

Referencias Bibliográficas

Acuerdo Ministerial N° 039 (2011), Registro Oficial N° 717, martes 5 de junio del 2012.

Decisión 399 (1997), *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*, Lima-Perú.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), Registro Oficial Suplemento 398.

Resolución 272, (1999) de la Secretaría General de la Comunidad Andina, *Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación* (Decisión 399).

Rodríguez, J, (2013), Entrevista al Subdirector del SENA-Ecuador, recuperado de

https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&ved=0CDUQFjAC&url=http%3A%2F%2Fdocs.universidadecotec.edu.ec%2Fareas%2F2013D1%2FADM403%2Falum%2F2013540254_3297_2013D1_ADM403_INFORME_VIDEOS.docx&ei=iqKgUrfjCJK2kQeVhoG4DA&usg=AFQjCNGy5xIH3SM4NOblU1H1TnquwLfJrQ&bvm=bv.57155469.d.eW0

Diagnóstico de obstáculos sobre infraestructura vial Ecuador y Colombia y sus implicaciones en el desarrollo en las ciudades fronterizas Tulcán e Ipiiales

Por: Mgs. Belky Nerea Orbes Revelo¹

"No es posible luchar contra la pobreza sin una infraestructura de conectividad y tampoco es posible mejorar la calidad de vida de las personas sin generar una infraestructura que brinde una mayor cobertura y calidad a la dotación de servicios que de ella derivan. Si la pobreza es marginalidad, entonces la conectividad que desarrollan estos ministerios permite que las personas vayan superando de manera progresiva su condición de pobreza."

(CEPAL, 2011.p. 17)

Resumen

La globalización de las economías es una realidad que exige de los países un esfuerzo para optimizar sus procesos productivos, comercialización necesaria para lograr una mayor competitividad, razón por la cual las infraestructuras y los servicios de transporte deben ser eficientes, rentables, confiables y ecológicamente sostenibles, por tal razón, en el presente estudio se realiza un análisis comparativo e inversión en infraestructura vial entre Colombia y Ecuador con el propósito de llegar a ser países desarrollados, brindando un servicio y una logística adecuada en las áreas de transporte.

A partir de la realización de esta investigación se espera que este documento de Infraestructura Vial de Ecuador y Colombia se constituya en una herramienta de consulta, para los procesos de las diferentes entidades del sector público y privado en general, para todos aquellos interesados en conocer la situación del sector vial entre Colombia y Ecuador durante el año 2012 – 2013.

Palabras claves: Infraestructura vial, inversión, logística.

Abstract

The globalization of economies is a reality that requires countries an effort to optimize their production processes, marketing needed to become more competitive, which is why the infrastructure and transport services must be efficient, cost-effective, reliable and environmentally sustainable for this reason, in this study a comparative analysis and investment in road infrastructure between Colombia and Ecuador for the purpose of becoming a developed country, providing adequate service and logistics in the areas of transport is performed.

From conducting this research is expected that this document Road Infrastructure Ecuador and Colombia should become a reference tool for processes of different entities in the public and private sector in general, for

¹ Colaboradora con la Universidad Politécnica Estatal del Carchi en eventos binacionales de Frontera, radicada en la ciudad de Ipiiales. Colombia e involucrada en todos los procesos binacionales desde 2012

those interested in meeting the industrial situation road between Colombia and Ecuador during the year 2012-2013.

Keywords: Road Infrastructure, investment, logistics

Introducción

Por infraestructura entenderemos el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones por lo general, de larga vida útil que constituye la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, geopolíticos, sociales y personales. (BID, 2000)

La infraestructura vial ofrece ventajas para el desarrollo de interconexión económica entre países, los cuales a su vez influyen sobre los flujos de comercio nacional e internacional. Por esta razón, la construcción y el mejoramiento de las carreteras son temas que requieren de especial atención por parte de los gobiernos.

El estado actual de la infraestructura vial de varios países latinoamericanos es deficiente en comparación con el resto del mundo, existen varias vías que se encuentran en mal estado. Las ventajas del mantenimiento son especialmente importantes en el sector vial, si se renuncia al mantenimiento, el costo de reconstrucción de la carretera implica un gasto superior a cinco veces el costo capitalizado de mantenimiento anual.

Por tal razón el mantenimiento de una infraestructura vial dentro de un país requiere mucha importancia para la movilización de vehículos de personas y carga, donde se pueden obtener una ventaja del factor de coste – tiempo, los cuales son indispensable combinar los servicios de transporte de una forma eficiente a costes competitivos, que permita establecer un eficiente sistema integrado y sostenible de transporte subregional y regional, disfrutando beneficios derivados de la progresiva integración de las economías mundiales permitiendo el movimiento de mercancías que han generado el incremento en el comercio internacional entre países.

De tal manera que, para que exista unificación en Latinoamérica se debe adquirir una buena infraestructura vial, de los cuales existen dos casos Latinoamericanos, Colombia y Perú, países con una gran extensión y una red vial muy débil porque cuentan con parte de un territorio cubierto por áreas despobladas, obstáculos naturales o regiones sísmicas o falla geológica, los Gobiernos de estos países invierten muy poco para el mantenimiento de las vías principales, secundarias y terciarias, generando así contratiempos en la hora de entrega, alcanzando debilitar la cadena de logística y distribución entre los países vecinos, un ejemplo muy claro es;

[...]Perú, después de varios años de estudios y formulación, el plan más ambicioso del continente se encuentra ahora en proceso. Se compone de alrededor de cinco licitaciones que tengan por 3.200 kilómetros. Que constará de tres secciones de la Carretera Panamericana, complementado por los caminos transversales y dos rutas internacionales a Brasil y la cuenca del Amazonas, para ser viables, estos se requieren subsidios. (CEPAL, 2004, p.10)

Mientras tanto es posible testificar el principal problema que presenta el transporte de carga en Latinoamérica, es el origen de la debilidad de la red de carreteras, construir carreteras nuevas que unan el territorios propios y países vecinos "Entre algunos países vecinos, como Bolivia, Chile, Ecuador y Venezuela, ni siquiera había una carretera pavimentada, debido en parte, a una insuficiencia de financiamiento [...]"(CEPAL, 2001, p.12).

El retraso relativo de la región en la dotación de infraestructura, servicios de transporte y logísticos competitivos, pueden constituirse en un serio obstáculo para el desarrollo futuro de las economías regionales. Esto debido a las ineficiencias que se observan en algunas cadenas logísticas e infraestructura que inciden, tanto en la competitividad de los productos exportados como también en el precio final de los productos al consumidor final.

De acuerdo a lo anterior hace ampliar la capacidad de reconstruir y modernizar la red vial existente. El mantenimiento de la red vial se ha convertido en un factor clave en para el desarrollo e integración del transporte internacional en América Latina. "La calidad de la infraestructura también ha mejorado y, sin contar la cuenca amazónica y la brecha de Darién, las zonas de mayor actividad comercial de casi todos los países están conectadas por caminos pavimentados" (CEPAL, 2001, p.12) unidos por la única vía de movilidad llamada Vía Panamericana.

Pese a este hecho, se ve con preocupación la falta de políticas públicas y planes empresariales concretos en América Latina al transporte e infraestructura en el centro de las políticas económicas de competitividad empresarial y nacional, como sí ocurre en países de la Unión Europea o de Asia-Pacífico. Lo anterior toma relevancia si se considera que en algunos países latinoamericanos y entidades de Gobierno, sobre la necesidad de desarrollar proyectos de infraestructura vial y servicios logísticos de calidad que apoyen la competitividad entre los países.

Partiendo de lo anterior, esta investigación busca determinar los posibles efectos que ha tenido la infraestructura vial para el desarrollo económico de los países de Colombia y Ecuador. Esto implica hacer un análisis comparativo en torno a las políticas que han implementado los Gobiernos para infraestructura vial. Éste análisis permitirá prever los efectos positivos y negativos de la puesta en marcha que ha implementado cada país.

Se constituirá de la siguiente manera: en la primera parte, se presentará un análisis actual sobre la infraestructura vial Ecuatoriana y Colombiana. En la segunda parte, se realizara un análisis sobre inversión en la infraestructura vial y análisis de cuadros comparativos en tarifas de peajes Colombia y Ecuador. En la tercera parte, se presentará una conclusión a manera de propuesta.

Por tal razón el Gobierno Ecuatoriano ha implementado la Norma Ecuatoriana Vial, NEVI- 12 que constituye un documento normativo técnico aplicable al desarrollo de la infraestructura vial y del transporte en el Ecuador bajo los principios de equidad o trato nacional, equivalencia, participación, excelencia, información, sostenibilidad ambiental y competitividad sistémica. (...). (NEVI-12, Vol I – MTOP, 2013, p.6.)

Gracias a esta normativa Ecuador se ha preocupado sobre todo por la seguridad vial de la población de zonas urbanas y de zonas periféricas donde tengan la posibilidad de transportar sus productos a cortas o largas distancias, al más bajo costo y en el menor tiempo posible, para ello se ha comprometido el Gobierno Ecuatoriano a mantener una modernizada infraestructura permanente, adecuada a las necesidades del intercambio comercial con todos los países de América Latina brindando un servicio en logística y distribución más eficiente que responda a las exigencias actuales que plantea el Manual NEVI -12.

La finalidad la NEVI-12 es analizar sistema de control de calidad donde se hacen partícipes el usuario, el propietario, el proyectista, el constructor, todos estos actores son muy importantes debido que el usuario en este caso el transportador, está interesado en la seguridad y calidad vial, el propietario está interesado en el costo - beneficio de funcionalidad y utilidad de la obra, el proyectista se asegura que el proyecto se realice según sus diseños y el constructor estará interesado en los beneficios que traerá a la comunidad sin cometer problemas constructivos.

El proyectista y el constructor tiene más responsabilidad debido a que sus intereses tienen un fin específico brindar seguridad a la sociedad basándose a las normas de diseño especificaciones para la construcción y conservación de las obras de infraestructura.

En Colombia los contratistas dejan la construcción vial sin terminar las entidades como INVIAS no realizan su trabajo la cual es realizar vigilancia de los avances de construcción y manejo del presupuesto, de los posibles fallos por parte del contratista para el proyecto, perjudicando finalmente a los usuarios es así que los costos de transporte de personas y mercancía sean elevados en el territorio Colombiano, como se observa en la Imagen N°1.



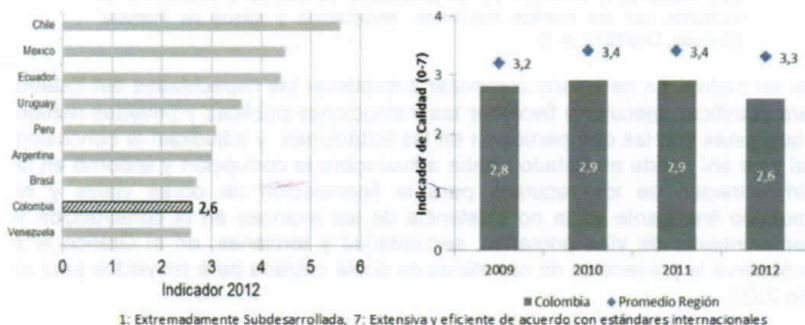
Via Bagado - Choco - Colombia

En Colombia la oferta y calidad de la infraestructura es deficiente, lo cual es confirmado por el *WorldEconomicForum*(WEF) en su último Índice Global de Competitividad, al ubicar a Colombia país en el puesto 108 entre 144 países. Dada la debilidad de la infraestructura en el país y el retraso de las obras, el Gobierno ha estimado un crecimiento significativo en la inversión en infraestructura, comparada con la inversión que hasta el momento se ha realizado en el país.

Colombia no puede seguir invirtiendo tan sólo 1% de su PIB en infraestructura, mientras países como China e India, por ejemplo, gastan 15% y 9% de su PIB, respectivamente. Para los años 2012 y 2013 se espera que la inversión se duplique frente a la realizada en 2011, y se estima un mayor crecimiento para los años subsiguientes (CPC 2012 – 2013, p. 145)

Colombia dispone de una mala infraestructura vial, cuenta con una red vial aproximada de 166.233 Km, de los cuales 16.575 Km, (10%) constituyen la red primaria (troncales y transversales) y se encuentran a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS); 8 66.082 Km, hacen parte de la red departamental o secundaria y 36.736 Km son de carácter municipal y constituyen la red terciaria, 34.285 Km estaban a cargo del antiguo Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV).

En América Latina el país con la mejor infraestructura es Chile encontramos a Ecuador en tercer lugar por tener una infraestructura extensiva y eficiente de acuerdo a los estándares internacionales, la evaluación correspondiente a esta infraestructura en el último informe de competitividad del WEF, encontró que el país mejor calificado de la región es Chile en el puesto 23 con una calificación de 5,6 sobre un máximo de 7(...) (WEF 2012-2013)



Fuente: Reporte de Competitividad 2012-2013. Foro Económico Mundial

Como se observa en la gráfica N°2, se analiza que Colombia, posee varias vías sin pavimentar debido a que algunos Departamentos tienen terrenos inestables o fallas geológicas lo que hace priorizar de necesidades de inversión, por

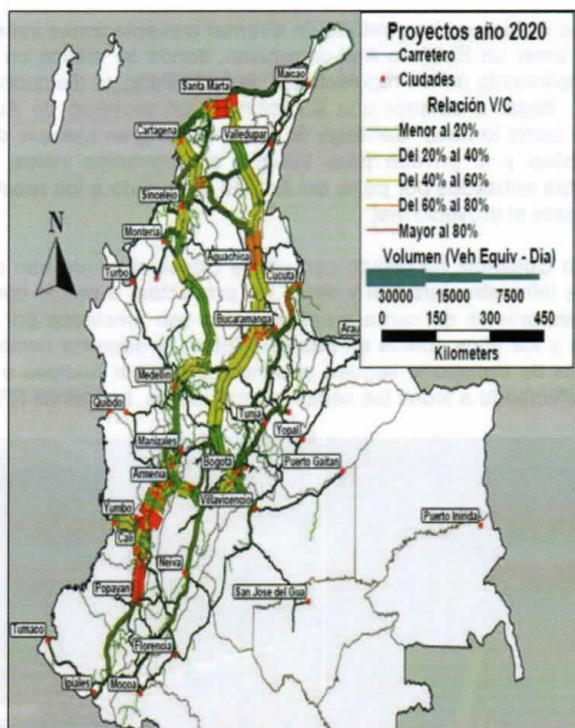
ejemplo el Departamento de Nariño se encuentra ubicado en el sur occidente de Colombia, e igualmente se encuentra ubicado en la zona de los nudos de los pastos de los cuales se desprenden dos ramales: la Cordillera Occidental y el otro ramal es la Cordillera Centro - Oriental, haciendo que los vías se adecuen a los terrenos tan inestables y originándose una vía con debilidades y amenazas en el aspecto de construcción y mantenimiento se haga dificultoso y al final se formen un cuello botella.

Un ejemplo claro está en la Zona Fronteriza de Colombia y Ecuador, Puente Internacional de Rumichaca en el lado de Colombiano no cuenta con infraestructura adecuada formándose un tráfico vehicular de carga pesada y liviana, debido a la estrechez de vía, es generando el tráfico de carga pesada y liviana ingresado porque la vía panamericana Norte del lado Ecuatoriano tiene cuatro carriles en el tramo comprendido entre Ibarra y Rumichaca de 129 Kilómetros a cuatro carriles, esto hace que aumente el flujo vehicular y se origine un tráfico en el lado Colombiano a un solo carril.

Por tantas dificultades que ha presentado Colombia en el tema vial ha empezado a desarrollar proyectos desarrollados por las concesiones viales de cuarta generación sea ha planificado construir una red de dobles calzadas entre ciudades, y los costos de transporte se reduzcan considerablemente, buscando el fortalecimiento e intensificación de los flujos de comercio, turismo entre las ciudades y se extiendan sus áreas de influencia con una adecuada conectividad regional. Por tal razón, es importante definir e implementar proyectos donde se estudie la red de transporte que debe desarrollar el país en un horizonte a mediano y largo plazo, al respecto se indica que:

El Gobierno Colombiano ha planteado el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Prosperidad para Todos, promueve la ejecución de proyectos de gran impacto sobre el desarrollo e integración regional como el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura vial para fortalecer la competitividad del país mediante la conexión de los principales centros de producción y de consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera" (Conpes, Dnp2013. p. 5)

Por tal motivo, es necesario comenzar a fortalecer las capacidades del Estado para planificar, ejecutar y fiscalizar las instituciones públicas y privadas debido a que estas son las que participan en las licitaciones y adjudican la concesión vial y es ahí donde el Estado debe actuar sobre la corrupción y soborno en la administración de los recursos para la financiación de obras viales y el resultado finalmente es la no existencia de los avances en la construcción y mantenimiento de vías primarias, secundarias y terciarias, en el Gráfico N°3 se observa la proyección de carreteras de doble calzada para proyectos para el año 2020.



Fuente: Conectividad Interurbana en Colombia, Pablo Roda para la Misión de Sistema de Ciudades, DNP 2012.

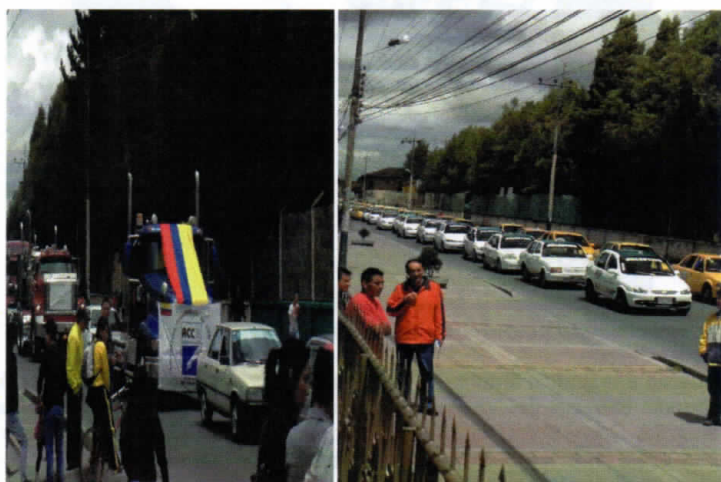
De acuerdo a la gráfica anterior se observa que es necesaria la construcción de la segunda calzada de los corredores Bogotá – Villavicencio, Cartagena - Barranquilla, Cali - Popayán del comercio exterior colombiano, brindando una mejor calidad en la área de transporte reduciendo así el costo y tiempo que beneficia a la comunidad.

Para el futuro de Colombia Carlos Ferrer Presidente de Cámara de Comercio e Infraestructura de Colombia afirma que; *"Entendemos que la infraestructura va aumentar su brillo como sector estrella de la economía. En este sentido, valoramos los avances que hasta este momento se han surtido, pero somos conscientes que son muchos los aspectos que aún se deben avanzar para seguir construyendo una infraestructura competitiva"*.

Para que avance la construcción vial en Colombia, existe un alto porcentaje de corrupción en la licitación de proyectos viales, dando como resultado el aplazamiento de construcciones, el mantenimiento de carreteras primarias, secundarias, terciarias a largo plazo, dando como resultado del deterioro por el inadecuado mantenimiento que realizan.

Por décadas los Gobiernos han tratado de afrontar con soluciones inmediatas y onerosas para crear un Estatuto Anti-corrupción, donde se realice un riguroso estudio de cumplimiento de las regulaciones, la factibilidad, la distribución de la inversión para llegar a obtener una licitación de un proyecto de Autopistas concesionadas como lo hace Santiago de Chile es un gran ejemplo donde se asocian lo público y lo privado para trabajar en proyectos viales, son muy controlados estas entidades por parte del Estado en cuanto a los recursos que se les destine para el proyecto vial.

En este sentido Colombia ha fallado con varios Consorcios que han desviado los recursos de infraestructura vial y dejan los proyectos a medio construir, y las vías, los trasportistas de carga y pasajeros se ven afectados por la malla vial defectuosa y los altos costos en peajes, fletes, y gasolina haciendo que las asociaciones de transporte lleguen al punto de originar huelgas o paros a nivel nacional afectando a todos los sectores productivos. Imágenes N°s 2 y 3.



Fuente: Elaboración propia - Para Agrario y de transporte Agosto, 2013

Tarifas de Peajes en Colombia y Ecuador

El 15 de Enero de 2014 incremento un 1,94% a las tarifas de peaje para las estaciones ubicadas en la red vial nacional controladas por Instituto Nacional de Vías (INVIAS), este incremento se tiene en cuenta la inflación decretado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) para el año inmediatamente anterior, el cual fue de 1.94% para 2013. (Tabla N°1).

En comparación a Ecuador los peajes tienen un precio muy accesible para toda clase de vehículos. Tabla N° 2

DANE (Índice de Precios al Consumidor) IPC 2013 fue de: 1,94						
ESTACIÓN DE PEAJE	CAT	I	II	III	IV	V
A (VERDE)		\$6.200,00	\$6.900,00	\$14.900,00	\$18.900,00	\$21.600,00
B (AZUL)		\$6.600,00	\$7.100,00	\$15.200,00	\$19.400,00	\$21.900,00
C (ROJA)		\$6.800,00	\$7.300,00	\$15.500,00	\$19.700,00	\$22.100,00

Fuente:	Automóviles, jeeps o camionetas	\$ 1,00
	Buses y camiones de 2 ejes	\$ 2,00
	Buses y camiones de 3 ejes	\$ 3,00
	Camiones de 4 ejes	\$ 4,00
	Camiones de 5 ejes	\$ 5,00
	Camiones de 6 ejes o mas	\$ 6,00
	Motos	\$ 0,20
	Eje remolque en livianos	\$ 0,50

Panavial.com.ec

A través de los anteriores tablas podemos diferenciar el precio del peaje y detallar el parque automotor que se moviliza depende del cilindraje o categoría, donde podemos encontrar en el Tabla N°1 la tarifa de peaje para automóvil o categoría uno, paga en Colombia 6. 200 pesos - dólares 3,1 USD y en cambio en Ecuador paga 1,00 USD por un trayecto de hora y media, igualmente encontramos buses y camiones de dos ejes o categoría dos con un valor de 6900 en dólares 3,45 USD y en Ecuador 2,00 USD.

La diferencia en precios es enorme igualmente en Colombia aumenta por las Estaciones de Peaje de Colores distinguiéndose en; azul, verde y roja por la ubicación que tiene el Peaje en una vía primaria o secundaria haciendo que incrementen los precios a diferencia de Ecuador, existen peajes en vías

secundarias pero el costo es relativamente bajo y su servicio es de calidad brindando tres tipos de cobro: manual, telepass y panapass².

Segunda Parte: **Inversión**

El rezago en inversiones en infraestructura de los países Latinoamericanos y del Caribe, está fundamentada en la ausencia de políticas claras de inversión, que no generan obras orientadas a impactar de manera positiva las regiones, sino que se invierte en relación con los intereses políticos del gobierno de turno.

Invertir en una infraestructura vial para el futuro que sea útil para las próximas generaciones, se pueda desarrollar una ventaja competitiva mediante estructuras adecuadas, con puertos marítimos, aeropuertos, pasos fronterizos. Igualmente es muy importante realizar una proyección dentro de la infraestructura vial, donde se analice cuantas personas o carga se transportara y que capacidad tendrá en diez a veinte años una infraestructura.

Debemos estar preparados el Comercio Internacional puede incrementar entre países de Latinoamérica, puedan conectarse por medio de corredores viales, como lo plasma la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) el objetivo pretende desarrollar vías integrales para la integración y el desenvolvimiento de las zonas de frontera disminuyendo tiempo y costos.

Dentro de todo sabemos que tenemos una desigualdad en el área de infraestructura vial en América Latina, donde encontramos países con carreteras que siguen atrayendo la mayor atención e inversiones por parte de los gobiernos, comunidades y empresas, y por la misma razón existen demoras o problemas asociados a estos proyectos son frecuentemente los más citados y resaltados en las discusiones sectoriales como es el caso de corrupción en Colombia.

Para tener una infraestructura vial de calidad se necesita la participación de los Gobiernos donde se preocupen por un desarrollo serio y sostenible de sus países, por esta razón se debe realizar esquema de asociación público y privada (APP) que garantice la seguridad y estabilidad en las infraestructuras viales, puertos marítimos y zonas de frontera, brindando un servicio y sobre todo una seguridad vial para las personas.

Por lo tanto los Gobiernos deben actuar en obras de integración buscando préstamos con entidades como; el Banco de Interamericano de Desarrollo (BID) y por parte del Banco Mundial (BM), por parte de BID realiza préstamos y garantías para cubrir los riesgos políticos a que están expuestos los inversionistas privados y los instrumentos de deuda y como garantías contra el incumplimiento de los contratos, los riesgos de convertibilidad y de

²Cobro manual en peaje, se refiere a una persona capacitada para el cobro en efectivo al paso del vehículo, el Telepass; se refiere a un sistema que permite realizar el pago de manera efectiva por medio de un sensor ahorrando tiempo Panapass; es aquel que anticipa el cobro del peaje.

transferencias monetarias, el BMigualmente ofrece préstamos y garantías buscan mitigarlos riesgos que enfrentan los inversionistas privados en los proyectos de infraestructura.

Existe también el Banco subregional Corporación Andina de Fomento (CAF) realiza préstamos de corto, mediano y largo plazo constituyen la principal modalidad crediticia para el desarrollo de infraestructura, tanto para el sector público como para el sector privado, destinados al transporte, a la generación y distribución de energía eléctrica, agua y saneamiento, y a proyectos de integración regional.

La inversión en los Países en América Latina se realiza porque se requiere la modernización basados en estándares internacionales, para satisfacer las necesidades de movilización de personas y cargas con servicios eficientes y sobre todo seguridad vial, es por eso que se debe realizar mayores costos presentes de construcción para obtener menores costos futuros de mantenimiento y reconstrucción de vías, puertos marítimos, aeropuertos.

Colombia respecto de la infraestructura propone la elaboración de un marco legal y regulatorio claro y preciso que proporcione seguridad jurídica, técnica y financiera a los inversionistas tanto privados como estatales deben lograr una infraestructura adecuada bajo esquemas de transparencia, eficiencia y organización, desarrollando esquemas de Asociaciones Público Privadas (APP) para reducir el déficit de infraestructura en los centros urbanos, explorado mecanismos alternativos para canalizar inversión y gestión privada eficientes en la modernización, construcción, operación y/o mantenimiento de infraestructura pública, para no encontrar atrasos en vías primarias, secundarias y terciarias como lo analizamos en la imagen, en Colombia encontramos vías terciarias en mal estado donde no realizan un mantenimiento mensual sino anual, en cambio en el Ecuador una vía terciaria se encuentra pavimentada debido a la gran movilización de productos agrícolas hacia al mercado local o nacional.

Conclusiones

La falta de inversión privada en mejoras de la infraestructura en los países es muy limitada a la inversión pública, cada vez se ve imposibilitada en los cambios sustanciales, que se sufren cada cuatro años por cambio de Gobierno, lo que hace que cada Estado debe aprovechar las grandes inversiones que se avecinan en este sector, para fortalecer a la ingeniería local y no para debilitarla privilegiando a las firmas extranjera, al contrario se debe buscar la proyección a países extranjeros.

Los niveles de infraestructura de Ecuador y Colombia en comparación con los de Chile, muestran el atraso, aunque se sabe que la mayoría de la carga entre estos dos países se moviliza por vía terrestre, especialmente en vehículos de carga pesada, esto hace que los costos se incrementen debido a no contar con las vías necesarias para hacer frente al crecimiento económico y por ende a mayores flujos de mercancía.

Realizar un apoyo al Plan Maestro de Transporte en Colombia, de muy largo plazo que trascienda y supere los límites de servicios de infraestructura vial para brindar un servicio de calidad para la sociedad.

Utilizar el mecanismo de las Asociaciones Público Privadas (APP), sería la mejor opción para Colombia para reducir el déficit de infraestructura en los centros urbanos y obtener vías adecuadas.

Bibliografía

CEPAL, Panorama del transporte en América Latina y el Caribe, *transporte por carretera y su mantenimiento* en: www.eclac.org/Transporte edición N°210, 2004.

CEPAL, *División de Recursos Naturales e Infraestructura*. El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte, Santiago de Chile, 2001.

CONPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación, 2013.

Conectividad Interurbana en Colombia, Pablo Roda para la Misión de Sistema de Ciudades, DNP 2012.

Ministerio de transporte y obras públicas del Ecuador, subsecretaria de infraestructura del transporte, Vol 1 Procedimientos para proyectos viales, Norma Ecuatoria Vial – NEVI-12 – MTOP Quito 2013.

Rozas B. Patricio, Bonifaz José Luis. El financiamiento de la infraestructura propuesta para el desarrollo sostenible de una política sectorial, Santiago de Chile, Cepal, 2012.

Reporte de Competitividad 2012-2013. Foro Económico Mundial Consejo privado de competitividad. 2012 – 2013.

www.caracol.com.co/noticias/...infraestructura.../2161028.aspx Carlos Ferrer
<http://www.eclac.cl/rio20/tpl/docs/3.ODM-7.ESP.pdf> cepal 2004

Intercambio comercial: Ecuador - Colombia desde la perspectiva del agente de aduana

Por: Ing. Iván Alirio Realpe Cabrera¹

Resumen

El objetivo del presente estudio es promover una visión valorada y compartida del intercambio comercial: Ecuador - Colombia desde la perspectiva del agente de aduana.

Para abarcar el estudio se utilizó el software estadístico COBUS GROUP como socio virtual para obtener información de las operaciones aduaneras y así determinar la participación de las aduanas en el intercambio comercial.

Las aduanas fronterizas (Tulcán, IpiALES) evidencian una adecuada participación tanto en las importaciones y exportaciones frente a las demás aduanas de su territorio sean estas: aéreas, marítimas y terrestres.

Palabras Claves: aduana, importación, exportación, agente de aduana, intercambio comercial.

Abstract

The aim of this study is to promote a shared vision valued and trade: Ecuador - Colombia from the perspective of the customs agent.

To encompass the study COBUS GROUP statistical software was used as a virtual partner to learn of customs operations and to determine the involvement of customs in the trade.

The border customs (Tulcán, IpiALES) show adequate participation in both imports and exports compared to other customs offices within their territories are these: air, sea and land.

Keywords: custom, import, export, customs broker, trading.

Introducción

Haciendo referencia a Ecuador, la política comercial en cuanto al comercio exterior se basa en el fomento de las exportaciones, especialmente de las pequeñas y medianas empresas que generen valor agregado en sus productos, (Constitución Política del Ecuador, 2008, Art 306). En Colombia, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCIT) (1991), en la Ley Marco del Comercio Exterior, establece que: "Las importaciones y exportaciones de bienes, tecnología y servicios se realizarán dentro del principio de libertad del comercio internacional" (Art. 3).

A pesar que Ecuador fomenta las exportaciones, los dos países manejan una política comercial abierta puesto que estimula las exportaciones pero también

¹ Docente de la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional (ECEYNCI) de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), desde 2010

dan apertura a las importaciones, con esto pretenden incrementar la demanda de productos nacionales en el exterior (exportaciones), además de someter la industria nacional a la competencia externa (importaciones).

Desarrollo

Territorio Aduanero

Las fronteras delimitan el territorio nacional. Las aduanas se ocupan del control aduanero en esas fronteras y en ese territorio, que en términos aduaneros recibe el nombre de "territorio aduanero".

El COPCI (2100) considera al territorio aduanero como: "el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de este Código y comprende la zona primaria y secundaria." (Art. 105)

Cruces de Frontera

Los cruces de frontera pueden ser de entrada o de salida, las entradas a un territorio aduanero de mercancías procedentes de otro país son llamadas importaciones; las salidas a otro país reciben el nombre de exportaciones.

Cuando nos referimos a las competencias de las Direcciones distritales el COPCI (2010) manifiesta que: es competencia de la Dirección Distrital la de autorizar y realizar el control de lugares habilitados para el arribo de mercancías al territorio nacional (Art. 218); esta fecha de arribo es considerada para efectos aduaneros como: "la fecha de llegada del medio de transporte al primer punto de control aduanero del país." (Art. 133).

"El ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al o del territorio nacional se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador." (COPCI, 2010, Art. 129)

Lugares habilitados para el Cruce de Frontera

En base a la Decisión 271 "Sistema Andino de Carreteras" de la CAN (1990), los ejes troncales son "los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino." (Art. 2)

Las vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos son:

Caso Ecuador: Rumichaca – Tulcán – Ibarra – Quito – Aloag - Santo Domingo-Quevedo – Babahoyo – Guayaquil – Machala - Huaquillas.

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

Para lo cual, los cruces de frontera definidos en el Art. 7 de la presente Decisión son:

Colombia - Ecuador	Ecuador -Perú
Puente Rumichaca	Huaquillas-Aguas Verdes
Puente San Miguel	Macará-La Tina

Nota: Los Países Miembros podrán aprobar bilateralmente otros cruces de frontera de interés binacional, regional o fronterizo.

Control Aduanero

Comprende el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la autoridad aduanera para ejercer el control y potestad aduanera a las operaciones aduaneras y operadores de comercio exterior, cuyo fin es el de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera.

El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. (COPCI, 2010, p.28)

Nota: las operaciones aduaneras comprende el conjunto de actividades relacionadas al tráfico de mercancías, medios de transporte y personas sometidas al control aduanero.

El control aduanero se realiza en tres fases:

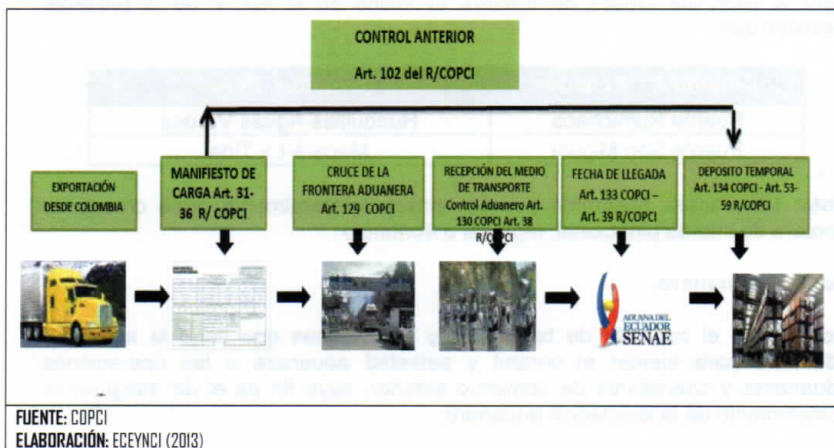
Fase uno: Control anterior

Fase dos: Control concurrente

Fase tres: Control posterior

Control Anterior

Cuando nos referimos al control anterior el Reglamento al COPCI (2010) en su Art. 102 señala que: "es el control ejercido por la administración aduanera antes de la presentación de la Declaración Aduanera de mercancías (...)" (p. 24)



Las acciones que comprende el control anterior las podemos visualizar claramente en la Decisión 574 “*Régimen Andino sobre Control Aduanero*” de la Comunidad Andina (CAN) (2003), mismo que manifiesta que dicho control se efectuará mediante (Art. 5):

a. Acciones de investigación de carácter general:

- Sobre determinados grupos de riesgo y sectores económicos sensibles;
- Sobre determinados operadores del comercio;
- Sobre determinadas clases de mercancías; o,
- Sobre mercancías procedentes de determinados países.

b. Acciones de investigación directa:

- Sobre antecedentes en poder de la administración aduanera relativos al consignatario, al importador o exportador de las mercancías, a las personas que intervengan en la operación como intermediarios o representantes;
- Sobre la información contenida en los manifiestos provisionales y manifiestos definitivos;
- Sobre los medios de transporte;
- Sobre las unidades de carga; o,
- Sobre las mercancías descargadas.

c. Acciones de comprobación, vigilancia y control:

- Del medio de transporte y de las unidades de carga;
- De las mercancías mientras éstas permanezcan a bordo del medio de transporte;
- De la descarga de la mercancía y del resultado de la descarga, de acuerdo con el manifiesto; o,
- De las mercancías durante su traslado y permanencia en almacén temporal o en depósito autorizado.

Control Concurrente

El reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. [R/COPCI] (2010) considera que: el control concurrente es el conjunto de acciones de control e investigación realizadas a los operadores de comercio exterior y sobre las mercancías, de acuerdo a las diferentes modalidades de despacho. Este control, es ejercido desde el momento de la presentación de la Declaración Aduanera hasta el momento del levante (DAI) o el embarque de las mercancías hacia el exterior (DAE). (Art.103)

DAI: declaración aduanera de Importación.

DAE: declaración aduanera de Exportación.

Control Posterior

Corresponde las acciones de verificación de las declaraciones aduaneras o de investigación, que ejerce la Autoridad Aduanera a partir del levante o embarque de mercancías hacia el exterior. Este control, podrá realizarse dentro de los 5 años a partir de la fecha del pago de tributos al comercio exterior, aun cuando estos hubieren estado liberados o suspendidos, y culmina con la emisión del informe definitivo. (R/COPCI, Art. 104)

Intercambio Comercial - Caso Ecuador

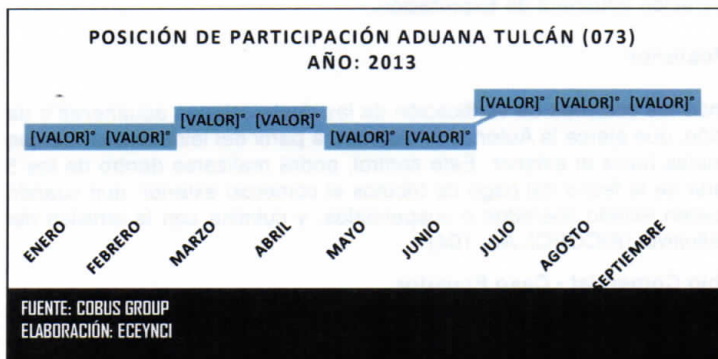
Importaciones: la participación por aduana en las importaciones se ha realizado considerando el total CIF durante los 9 meses del presente año, sus resultados se evidencian a continuación:

TOTAL VALOR (USD)						
%	ADUANA	CÓD.	FOB	FLETE	SEGURO	CIF
63,22%	GUAYAQUIL MARÍTIMO	028	16.018.793.996,07	707.382.336,05	45.156.262,59	16.796.530.597,98
12,57%	ESMERALDAS	046	3.177.497.301,94	152.718.583,49	2.969.149,43	3.338.628.301,17
8,09%	QUITO	055	2.057.567.001,91	76.154.762,36	9.931.037,56	2.149.472.973,49
3,96%	TULCÁN	073	1.008.856.847,34	39.127.271,78	2.478.870,52	1.052.038.401,01
3,97%	MANTA	037	991.143.043,00	52.585.301,17	2.712.107,41	1.053.938.601,52
3,56%	GUAYAQUIL AÉREO	019	895.765.096,91	41.659.063,88	4.046.145,41	944.588.319,50
3,13%	PUERTO BOLÍVAR	064	808.118.865,06	22.060.498,09	1.705.046,40	832.167.381,72
0,97%	HUAQUILLAS	082	248.477.148,94	7.818.874,43	997.261,07	257.635.007,05
0,38%	CUENCA	091	95.051.951,47	4.601.338,68	532.402,56	100.245.939,81
0,15%	LATACUNGA	127	37.945.817,74	1.612.937,45	176.645,93	39.750.557,43
0,02%	LOJA - MACARA	109	4.202.051,79	91.073,16	42.603,64	4.335.728,59
0,002%	CEBAF SAN MIGUEL	145	483.283,32	3.978,61	795,51	488.057,44
100,00%	TOTAL USD		25.343.902.405,49	1.105.816.019,15	70.748.328,03	26.569.819.866,71
FUENTE: COBUS GROUP						
ELABORACIÓN: ECEYNCI						

Las aduanas marítimas de Guayaquil y Esmeraldas tienen una gran representatividad en las importaciones (63,22% y 12,57% respectivamente),

seguida de la aduana aérea de Quito con el 8,09% de participación y la aduana terrestre de Tulcán con un 3,96%.

Dentro de las aduanas fronterizas (Tulcán, Huaquillas, Loja – Macará, Cebaf – San Miguel) que dividen a Ecuador con Colombia y Perú, se evidencia mayor valor CIF de importación por la aduana de Tulcán, cabe considerar que aun manteniendo una disminución significativa de importaciones en los meses de julio, agosto y septiembre, debido al paro agrario en Colombia, se ha mantenido en cuarto lugar a nivel de aduanas del Ecuador. Dicha variación de participación se puede apreciar en el siguiente gráfico:



EXPORTACIONES: la posición de participación de las aduanas de Ecuador frente a las exportaciones es diferente, más aún, es preciso considerar que los valores exportados en valor FOB total aduanas, son inferiores a los importados, esto lo podemos evidenciar al hacer un estudio en el mes de septiembre del presente año tal como se detalla a continuación.

#	%	ADUANA	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	B .COMERCIAL
			TOTAL FOB	TOTAL FOB	USD
1°	54,21%	ESMERALDAS	1.234.485.448,45	410.730.198,90	823.755.249,55
2°	30,85%	GUAYAQUIL MARÍTIMO	702.569.525,84	1.574.460.250,17	-871.890.724,33
3°	4,03%	QUITO	91.787.122,77	199.767.977,68	-107.980.854,91
4°	3,90%	GUAYAQUIL AÉREO	88.880.933,55	81.378.352,24	7.502.581,31
5°	2,72%	TULCÁN	61.942.266,34	104.523.839,64	-42.581.573,30
6°	1,78%	PUERTO BOLÍVAR	40.508.621,50	124.377.962,78	-83.869.341,28
7°	0,96%	LATACUNGA	21.975.233,87	3.056.771,20	18.918.462,67
8°	0,86%	MANTA	19.679.388,54	116.087.821,21	-96.408.432,67
9°	0,65%	HUAQUILLAS	14.836.898,47	28.072.697,96	-13.235.799,49
10°	0,03%	CEBAF SAN MIGUEL	650.401,80	251.542,77	398.859,03
-	-	CUENCA	-	9.312.846,49	-9.312.846,49
-	-	LOJA MACARA	-	146.368,00	-146.368,00
TOTAL			2.277.315.841,13	2.652.166.629,04	-374.850.787,91

FUENTE: COBUS GROUP
ELABORACIÓN: ECEYNCI

Las aduanas de Esmeraldas, Guayaquil (aéreo), Latacunga y Cebaf San – Miguel mantienen una balanza comercial positiva; más aún, Ecuador frente a las exportaciones e importaciones totales registra un índice negativo en esta.

Intercambio Comercial - Caso Colombia

Importaciones: la participación por aduana en las importaciones se ha realizado considerando el mes de agosto del presente año, sus resultados se evidencian a continuación:

% DE PARTICIPACIÓN: ADUANA-FOB (AGOSTO 2013)				
#	%	ADUANA	TOTAL FOB	TOTAL CIF
1°	27,28%	Bogotá	1.308.365.889,36	1.357.036.377,12
2°	22,08%	Buenaventura	1.032.985.066,90	1.098.462.899,70
3°	21,70%	Aduanas de Cartagena	1.026.388.518,04	1.079.761.225,74
4°	10,27%	Santa marta	490.483.130,80	511.150.762,91
5°	8,29%	Barranquilla	386.099.891,62	412.297.163,49
6°	3,11%	Medellín	147.762.482,23	154.600.291,04
7°	2,96%	Cali	138.273.605,94	147.027.355,10
8°	1,38%	Riohacha	66.693.467,60	68.664.245,01
9°	0,96%	Ipiiales	46.334.597,21	47.849.418,76
10°	0,48%	Maicao	23.193.325,59	24.021.580,19
11°	0,46%	Turbo	21.543.859,54	22.933.081,90
12°	0,25%	Cúcuta	11.837.483,58	12.393.118,92
	0,78%	Otras	36850013,34	38661261,47
	100%	TOTAL USD	4.736.811.331,75	4.974.858.781,35
FUENTE: COBUS GROUP				
ELABORACIÓN: ECEYNCI				

Las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta tienen una gran representatividad en las importaciones con el 81,34% y dentro de las aduanas fronterizas, que dividen a Colombia con Ecuador y Venezuela, Ipiiales mantiene el noveno lugar.

Exportaciones: La posición de participación de las aduanas de Colombia frente a las exportaciones, en base al valor FOB es representativa dentro de las aduanas de Cartagena con un 60,99%, mientras que dentro de las aduanas fronterizas de Ipiiales y Chucuta la participación en las exportaciones no es muy representativa como se detalla a continuación:

%	ADUANA	FOB
60,99%	ADUANAS DE CARTAGENA	3.036.132.237,04
8,81%	SANTA MARTA	438.363.960,14
6,09%	BUENAVENTURA	303.316.824,32
4,80%	BOGOTÁ	239.014.181,54
4,47%	BARRANQUILLA	222.504.463,60
3,74%	RIOHACHA	185.993.469,38
3,27%	MEDELLÍN	162.583.140,62
2,61%	TUMACO	130.058.440,75
1,75%	CÚCUTA	87.270.247,37
1,71%	IPIALES	85.227.975,97
0,78%	CALI	38.615.481,18
0,50%	TURBO	25.130.390,66
100%	TOTAL USD:	4.978.305.635,33

FUENTE: COBUS GROUP

ELABORACIÓN: ECEYNCI

Conclusiones

La política comercial en Ecuador y Colombia se desarrolla dentro del principio de libertad del comercio internacional, estimulando las exportaciones pero también dando apertura a las importaciones.

Los ejes troncales permiten la interconexión continua, y facilitan el transporte de personas y el intercambio comercial andino durante todo el año.

La participación de la aduana de Tulcán frente a las Importaciones y Exportaciones, considerando las demás aduanas fronterizas (Huaquillas, Loja – Macará, Cebaf – San Miguel) es más representativa, ocupando el cuarto lugar a nivel de aduanas del Ecuador.

Se debe fomentar de las exportaciones debido a que Ecuador registra un índice negativo en su balanza comercial.

Referencias

Asamblea Nacional de la República del Ecuador, (2008), Constitución de la República del Ecuador. Quito

Comunidad Andina de Naciones [CAN]. (1990). Decisión 271 sobre el "Sistema Andino de Carreteras". Recuperado en <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx>

Comunidad Andina de Naciones [CAN]. (2003). Decisión 574 sobre el "Régimen Andino sobre Control Aduanero". Recuperado en <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [MINCIT]. (1991). Ley 7ma Marco
Del Comercio Exterior. Recuperado en
<https://www.mincomercio.gov.co/documentos.php?id=167>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador [SENAE]. (2011). Código Orgánico
de la Producción, Comercio e Inversiones [COPCI]. Recuperado en:
http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/ccop/S351_20101229.pdf

El Estado y las Instituciones en busca del bienestar de la sociedad

*"El estado es capaz de responder a los desafíos que se le presentan, pero solo si, primero, se limita a hacer aquello de lo que es realmente capaz y, luego, se esfuerza, mediante una revitalización de las instituciones públicas, por hacer más cosas en forma competente"*¹

Por: Alexander Huila Ramírez²

Resumen

Las instituciones, permiten el desarrollo de la economía y de los mercados, éstas son portadoras de elementos constitutivos reguladores del comportamiento de la sociedad, buscando atenuar la incertidumbre, conformándose a través de procesos rutinarios dinámicos, fuertemente marcados cuyo resultado es la institucionalización, o sea el reconocimiento social.

Pero también estas instituciones pueden encarnar intereses artificiales, que estancan procesos de desarrollo al interior de la sociedad, son objeto de perturbaciones de los hombres en busca de sus propios objetivos, los cuales llevan a éstas a un bajo reconocimiento social, poca credibilidad, alta incertidumbre, instituciones poco efectivas y eficaces.

El Estado es una construcción social, tiene un poder coercitivo sobre sus asociados, en él se reflejan las luchas de los hombres por alcanzar sus ideales, las instituciones son formas de organización aceptadas por la sociedad que a la postre van a permitir el desarrollo de los estados.

Palabras Claves: El Estado; Las Instituciones; El bienestar social

Abstract

Institutions, enabling the development of the economy and markets, they are carriers of regulatory elements constituting the behavior of society, seeking to reduce the uncertainty, settling through dynamic routine processes, resulting in strongly marked institutionalization, or social recognition.

But these institutions can embody artificial interests that stagnate development processes within the company, are subject to disturbances of men in pursuit of their own objectives, which lead them to a low social status, lack of credibility, high uncertainty institutions ineffective and effective.

The State is a social construct, has a coercive power over their partners, it reflects the struggles of men to achieve their ideals, institutions, organizational

¹ Informe sobre el desarrollo mundial Banco Mundial 1997

² Docente de la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), Sede Popayán, Colombia

forms are accepted by the company that ultimately will allow the development of states.

Key Words: The State; Institutions; The welfare

Introducción

Según O'Donnell³, el Estado es un fenómeno relativamente reciente, emergió en el Noroeste tras largas y violentas luchas, después de que algunos gobernantes realizaran importantes logros, tales como: La expropiación de otras asociaciones políticas especialmente señores feudales, las ciudades autónomas, instituciones religiosas, del control de los medios de coerción, el consiguiente establecimiento de supremacía sobre el territorio que aquellos gobernantes reclamaban.

El Estado es la consolidación de intereses culturales, sociales, económicos entre otros de los habitantes de un territorio que se agrupan como organizaciones, éstas se robustecen dando paso a asociaciones complejas, que pueden verse como un conjunto de redes de organizaciones con alto nivel de credibilidad y aceptación por las mayorías constituyendo una asociación de instituciones (el Estado) las cuales han surgido a lo largo de todo un proceso, dado en tres momentos según Lourao (1975) lo instituido, lo instituyente, y la institucionalización; en éste proceso subyacen movimientos sistémicos que hacen de las organizaciones dinámicas, por el contrario se transforman y sufren desgastes, por consiguiente uno de los principales problemas del Estado latinoamericano según O'Donnell⁴ no es el tamaño de sus instituciones, sino la ineficacia de las mismas, la ineffectividad de su sistema legal y la escasa credibilidad en ellas, traduciéndose este problema en Estados débiles y "angostos", éste es un grave impedimento para avanzar en la aceptación social de las instituciones, luego el principal tema de una reforma del estado debería ser el de ¿para qué tipo de nación se propone que ese Estado sea? entre otras consecuencias, la respuesta que se da a esta pregunta determinará cuáles instituciones son o no "innecesarias," cuáles deberían ser reformadas y, asimismo, cuáles creadas.

Tesis

Las instituciones, permiten el desarrollo de la economía y de los mercados, éstas son portadoras de elementos constitutivos reguladores del comportamiento de la sociedad, buscando atenuar la incertidumbre, conformándose a través de procesos rutinarios dinámicos, fuertemente marcados cuyo resultado es la institucionalización, o sea el reconocimiento social.

Antítesis

³ O'Donnell, Guillermo. Diez tesis de estado para América Latina. Texto preparado para el proyecto "La Democracia en América Latina," propiciado por la Dirección para América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (DRALC-PNUD). http://www.mag-politicasociales.cl/documentos/diez_tesis.pdf

⁴ Ibid

También estas instituciones pueden encarnar intereses artificiales, que estancan procesos de desarrollo al interior de la sociedad, son objeto de perturbaciones de los hombres en busca de sus propios objetivos, los cuales llevan a éstas a un bajo reconocimiento social, poca credibilidad, alta incertidumbre, instituciones poco efectivas y eficaces.

El Estado es una construcción social, tiene un poder coercitivo sobre sus asociados, en él se reflejan las luchas de los hombres por alcanzar sus ideales, las instituciones son formas de organización aceptadas por la sociedad que a la postre van a permitir el desarrollo de los Estados.

¿Y para quién las instituciones?

Incentivos para los mercados

Según North (2000), "las instituciones son normas, mecanismos de observancia y organizaciones"⁵, se puede decir también, que son reglas de juego de una sociedad, cuyo objeto es el de orientar el comportamiento y la reducción de la incertidumbre, si bien esta definición no parece economicista, a lo largo de la lectura⁶ se observa el sesgo hacia ésta, donde se esbozan dos conceptos principales, que hablan de la economía institucional y tiene que ver, en primer lugar con los costos de las transacciones y en segundo lugar hace referencia a los derechos de la propiedad⁷, haciendo alusión a la posibilidad real de usar y usufructuar los bienes dentro de una sociedad, para los economistas; el desempeño de una economía tiene que ver directamente con el respeto de la propiedad, y la protección que el Estado de al poseedor para desarrollar con cierta libertad su labor de mercado, cuando esto no ocurre, se denota fallas en la capacidad institucional puesto que al no darse la protección necesaria a un productor o comerciante, estaría en inminente peligro de perder su inversión, pero por el contrario si se le presta la atención necesaria y las condiciones, puede ser un posible socio estratégico para el desarrollo económico del Estado.

Para North (2000) de ahí radica la importancia de fortalecer las instituciones en su funcionamiento, contraria a esta posición se puede dar un gran incremento en los costos de transacción (pólizas, contratos extensos, aplazamientos, declaratorias desiertas, corrupción, entre otros), esto quiere decir que los *incentivos* por parte del Estado deben generar una buena movilidad de los mercados, entonces el Estado y sus instituciones públicas, representado en sus tres poderes, legislativo, ejecutivo, y judicial, son determinantes con su capacidad institucional, para generar los incentivos necesarios en el cumplimiento de sus roles⁸, siendo éstos, la generación de las condiciones para que las situaciones negativas se disminuyan o atenúen.

⁵ Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002. Cap. I Instituciones para los mercados

⁶ ver a North

⁷ Informe Banco Mundial, 2002. Op. Cit., p. 8

⁸ Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya ESAP 2008. Cap. Las reformas administrativas de los ministerios del Interior, Educación y Salud 1.991 -1.998 Un análisis institucional. I Proceso de institucionalización organizacional. "Desde la óptica, las

Entonces, el papel central del Estado y sus instituciones, es contar con un sistema judicial eficiente que vele, proteja y propenda por el respeto de los derechos de la propiedad.

Garantías para la sociedad, institución y organización.

El Estado debe garantizar el desarrollo económico, creando un entorno macroeconómico adecuado generando condiciones de control de la inflación, el mantenimiento de la balanza de pagos en equilibrio, controlando el déficit fiscal, también debe establecer una fuerte infraestructura institucional, citando el caso de la justicia colombiana como institución y siguiendo el cuño de North, en esta se revelan problemas de credibilidad y de financiamiento⁹, por lo cual se evidencian demoras en decisiones judiciales y casos de corrupción, esto quiere decir que es menester del estado fortalecer la institución judicial o mejor la propuesta es reformar las instituciones judiciales, para así dar mejor movilidad, al mercado, siendo éste último para el Banco Mundial una institución que hay que proteger y fortalecer como base del desarrollo de los Estados.

Para Chevalier (1996), las instituciones conforman un orden superior a los individuos y a los grupos dando garantía a que exista una coherencia y coordinación, estas se encuentran en tres planos, primero el plano de significación social¹⁰, por lo cual toda institución para ser institución en mayor medida debe significar algo para la sociedad, puesto que los seres humanos vivimos en un mundo de signos de diverso orden, que unidos forman imaginarios, que luego se institucionalizan, en este caso Chevalier (1996) es contrario al pensamiento de North donde expresa que una regla de juego puede ser una institución, por consiguiente según Chevalier (1996) éstas deben institucionalizarse para que se conviertan en institución (como por ejemplo el saludo), algunas organizaciones no son instituciones en tanto no se ha institucionalizado o tiene un bajo nivel de institucionalización, o no cuenta con un reconocimiento de gran parte de la sociedad, siguiendo para North (2000), una institución podría serlo por cuanto cuenta con reconocimiento legal, pero con bajo reconocimiento social.

Un segundo plano tiene que ver con *las instituciones como relaciones sociales en sociedades históricamente consideradas*, haciendo referencia a la construcción y deconstrucción de relaciones entre individuos pertenecientes a una sociedad, un peso muy fuerte son sociedades históricamente reconocidas y su sistema de reproducción de relaciones, como relaciones sociales según Chevalier¹¹ se dan tres fenómenos una simbología de tipología, roles, uno jerarquía de posiciones y una definición de funciones, por ejemplo si se

instituciones-organizaciones administrativas son resultado de relaciones sociales y desarrollan, como plantea Chevalier (1996), roles, posiciones y funciones.

⁹ Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002. Cap. 6 El sistema judicial. Op. Cit., p. 124

¹⁰ Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya. Revista Administración y Desarrollo. Aproximaciones teóricas a los conceptos de organización e institución. No. 44, 2005 ESAP. Op. Cit., p. 56. "En este nivel se ubican las tradiciones, las prácticas y los valores, así como el lenguaje. La institucionalización, en este caso, se da a partir del momento en que un repertorio de símbolos y de significados alcanzan una relativa estabilidad"

¹¹ Citado por: Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya. Revista Administración y Desarrollo. Aproximaciones teóricas a los conceptos de organización e institución. R. No. 44, 2005 ESAP.

requiere institucionalizar algo, dependerá de donde se coloque¹², si el rol es secundario entonces requerirá no de un alto nivel de jerarquía, esto quiere decir que el rol que va desempeñar esta institución va a dar pauta del contexto en que se va a desempeñar y la posición en la cual se establecerá.

Las instituciones como forma de acción colectiva, están estrictamente relacionadas con el emprendimiento, haciendo referencia a la estabilidad de la organización cristalizada con mecanismos de coordinación y cooperación, propiciando que estas organizaciones se transforman en instituciones.

Siguiendo la perspectiva de Lorau (1975)¹³, donde expresa que para analizar todo el tema de la conformación de instituciones, se debe partir, desde lo instituido, lo instituyente y la institucionalización, la institucionalización es un proceso, por consiguiente, para que algo se institucionalice se tiene que dar una serie de condiciones, que contribuyan al proceso de manera positiva, de tal manera, entonces tenemos lo instituido, que podríamos llamarlo el statu quo, el instituyente que son las fuerzas de cambio que hacen esfuerzo para cambiar el statu quo, la combinación y relación dinámica, dialéctica entre lo instituido y lo instituyente se da el proceso de institucionalización, entonces toda organización defiende su statu quo tratando de arraigarse a sus ideales esta fuerza de lo instituyente que genera el cambio social.

Conclusión

Las instituciones surgen, a través de procesos de construcción y reconstrucción, donde la sociedad juega un papel de vital importancia, es el motor que alimenta el proceso, está en directa relación con los avances económicos de un país, y parte de los intereses que a ella atañen, pero cuando estos intereses se individualizan surgen problemas de bajo reconocimiento para éstas, y el proceso se trunca, su *statu quo* pierde la potencia y lo instituyente tiende a rebasarlo, generando una nueva dinámica de institucionalización.

El territorio y sus riquezas

Colombia todo un inmenso jardín

En Colombia, los insumos del Estado para el fortalecimiento de las instituciones han sido débiles o han sido capturados por otro tipo de intereses y, a veces, los gobiernos han mostrado complicidad con intereses que difícilmente podrían argumentarse apuntando al logro de algún bien propiamente público o general, estas circunstancias no han ayudado a la eficacia, a la efectividad, en términos racionales, ni a la credibilidad del Estado y los propios gobiernos, las reflexiones precedentes sirven como primera indicación de la principal preocupación, ¿las instituciones realmente encarnan el desarrollo social de nuestro país?, por lo cual, lo anterior nos conduce a otras preguntas como

¹² Cerca o lejos de lo núcleos o centros de poder en la toma de decisiones.

¹³ Citado por: Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya ESAP 2.008. Las reformas administrativas de los ministerios del Interior, Educación y Salud 1.991 -1.998 Un análisis institucional. Cap. I Proceso de institucionalización organizacional.

"¿qué es lo que hace el Estado? ¿Qué relación hay entre las políticas e instituciones y el proceso de desarrollo?"¹⁴.

Éstas deben ser confrontadas por difícil que sea contestarlas; no se trata sólo de saber qué es lo que el estado y lo sus instituciones representan, sino también para qué y para quiénes o, dicho de manera equivalente, para las instituciones y más cuando nuestro país posee una diversidad étnica y cultural que necesita análisis y transformación de éstas teniendo en cuenta los anteriores elementos.

Uno de los interrogantes que surge a diario es porque si contamos con una gran cantidad de recursos, materiales e inmateriales como la cultura, no hemos podido consolidar una apuesta de desarrollo que permita generar espacios de interacción entre organizaciones e instituciones y potenciar en realidad bienestar para la población, tal vez el estudio de nuestras instituciones a fondo, podría ser la respuesta a muchos interrogantes.

Según el informe del Banco Mundial¹⁵ se debe hacer hincapié en la calidad de las instituciones, teniendo en cuenta, elementos que las anteceden, como su historia, la cultura que está inmersa dentro de ellas, las estructuras institucionales y la relación de estas con los poderes del estado. Para el Banco Mundial en América Latina se presentan grandes dificultades, que tienen que ver especialmente con los derechos de la propiedad y los altos costos de transacción específicamente en los tiempos que estos tardan para dar solución a conflictos, es decir las instituciones deben estar prestas a los ciudadanos y a los mercados para que fluyan con facilidad, debe existir una relación armónica entre los agentes de mercado y las instituciones del estado, por su puesto el Estado no solo se debe quedar en el papel normador, tiene una tarea más importante que es hacer que estas reglas se cumplan con eficacia, eficiencia y credibilidad, pienso que en la medida en que estos elementos se concreten de forma racional sin dejar a un lado la complejidad, podríamos lograr algunos avances significativos en la interpretación de los intereses comunes; el panorama aún es difuso porque hasta el momento se presentan graves problemas de corrupción al interior de las instituciones del Estado.

La credibilidad en las instituciones

Los Estados en América Latina, registran unos bajos niveles en eficiencia, eficacia y credibilidad¹⁶ en sus instituciones, escasamente son intérpretes del bien común, de las peticiones de una sociedad poco organizada, éstas deben ser la ruta de ejecución de los acuerdos sociales, con instituciones fuertes se pueden constituir políticas públicas bien elaboradas que expresen el sentir de los ciudadanos, donde la participación de "los políticos establezcan objetivos y amplias directrices estratégicas"¹⁷ para la búsqueda de soluciones, uno de los

¹⁴ Informe Banco Mundial. 1997. Op. Cit., p. 32.

¹⁵ Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002. Cap. 1 Instituciones para los mercados.

¹⁶ ver O'Donnell, Guillermo. Diez tesis de estado para américa latina. Texto preparado para el proyecto "La Democracia en América Latina," propiciado por la Dirección para América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (DRALC-PNUD). http://www.mag-politicassociales.cl/documentos/diez_tesis.pdf

¹⁷ Informe sobre el Desarrollo Mundial 1997. Panorama general; Cap. Cap. 5 Edificar las instituciones necesarias para un sector público capaz.

factores que incide es el acceso a información a los dirigentes que les permita participar activamente y opinar en las decisiones cruciales que se presentan en el proceso de formulación de políticas públicas, es importante que se atenúen las presiones políticas inconexas al proceso, porque si es así, se tomarán decisiones con intereses que benefician a unos pocos, con malas intenciones y por ende malos resultados.

La posibilidad de un ensanchamiento y credibilidad de nuestras instituciones debe partir, desde la integración de los actores y agentes que intervienen en los procesos de desarrollo, no es posible generar proyectos sólidos sin la intervención de éstos. Para algunos autores como Fernando Barreiro citado en el texto de Sergio Boisier: "los actores locales son simultáneamente motor y expresión del desarrollo local"; y define tres categorías:

- a) actores ligados a la toma de decisiones (político-institucionales);
- b) los actores ligados a técnicas particulares (expertos-profesionales);
- c) actores ligados a la acción sobre el terreno (la población y sus expresiones activas)¹⁸.

Con la configuración y entendimiento dentro del territorio y actuar de los actores definidos se podría potenciar y capitalizar la generación de desarrollo endógeno, un desarrollo que contribuya a la solución de problemas y por ende el fortalecimiento y aceptación de las instituciones, lo anterior contribuiría a minimizar deficiencias en la formulación de políticas públicas, concertando, y dando participación a una sociedad mayoritariamente altamente excluida y fragmentada.

Conclusión

Uno de los principales objetos para América Latina debe ser ensanchar las instituciones, fortalecer y aumentar la eficacia, eficiencia y credibilidad del sector público, con un fuerte compromiso de los gobernantes y los actores internos y externos a las instituciones, propendiendo por la reducción de trámites y transacciones, dando garantía en la celebración de contratos bajo la regulación y aplicación de normas que fortalezcan los mercados internos y atraigan la inversión externa.

Conclusiones

Cuando ciertas cosas se convierten en rutina, y son aceptadas por la sociedad se institucionalizan como por ejemplo el saludo. Existen en la sociedad organizaciones, algunas de estas se institucionalizan y otras no, las instituciones se mueven como en un péndulo hay momentos en que estas encuentran mayores niveles de institucionalización y hay momentos en que

¹⁸ Barreiros, Fernando. Los agentes de desarrollo. Una reflexión sobre el desarrollo local y sus Protagonistas. Proyecto local organisation no gouvernemental per aldesenvolupament. Disponible en: www.proyectolocal.org

estos niveles son bajos, analógicamente las instituciones tienen altos niveles de reconocimiento y bajos niveles de reconocimiento.

Los análisis de las de las organizaciones, se deben realizar como casos concretos, esto significa que se va revisar la historia y las dinámicas subyacentes a los eventos que han llevado a la organización al estadio donde se encuentra, éstos análisis se deben hacer tanto de ella misma, como de los actores internos, externos y de los agentes que intervienen, porque estos son de vital importancia en los procesos de institucionalización en últimas son estos los que hacen que se reconozcan o no las instituciones.

La aceptación de las organizaciones depende del nivel institucionalización de éstas en la sociedad, no solo reflejan elementos racionales, sino los mitos emergentes de los imaginarios colectivos de los hombres, que se van a reflejar luego en los análisis de transformación de las organizaciones, por ende se debe tener en cuenta, que las estructuras que estas ostentan, están altamente institucionalizadas independientemente que sean funcionales o no, esto es el reflejo de que tiende a defender su *statu quo*.

Se podría decir que la institucionalización, no depende de los resultados de una transformación artificial, depende de otros elementos como mitos, creencias, cultura, la historia entre otras que a la postre van a delimitar el accionar de la sociedad.

El Estado es altamente racionalizado, entonces cuanto más moderna es su organización más elementos racionalizados están dentro de su estructura, dejando a un lado, análisis alternativos de las organizaciones.

Bibliografía

Barreiros, Fernando, *Los agentes de desarrollo. Una reflexión sobre el desarrollo local y sus Protagonistas*. Proyecto local organization no governmental per aldesenvolupament. Disponible en: www.proyectolocal.org

Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya ESAP 2008, *Cap. Las reformas administrativas de los ministerios del Interior, Educación y Salud 1991-1998 Un análisis institucional. 1 Proceso de institucionalización organizacional*. "Desde la óptica, las instituciones-organizaciones administrativas son resultado de relaciones sociales y desarrollan, como plantea Chevalier (1996), roles, posiciones y funciones.

Elsy L. Barrera, Jairo Rodríguez, Jenny Bedoya, *Revista Administración y Desarrollo*. "Aproximaciones teóricas a los conceptos de organización e institución". No. 44, 2005 ESAP.

Informe sobre el Desarrollo Mundial 1997. Panorama general; Cap. 1º Evolución del papel del Estado; Cap 2. Atención renovada a la eficacia del Estado; Cap. 5 Edificar las instituciones necesarias para un sector público capaz.

Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002. Cap. 1 Instituciones para los mercados; Cap. 6 El sistema judicial.

O'Donnell, Guillermo, *Diez tesis de estado para américa latina*. Texto preparado para el proyecto "La Democracia en América Latina," propiciado por la Dirección para América Latina y el Caribe del Programa de las N. U. para el Desarrollo (DRALC-PNUD). <http://www.mag-politicasociales.cl/documentos/pdf>

Tres preguntas sobre la globalización

Por: Alexander Huila Ramírez¹

Resumen

Esta presentación intenta abrir el debate respecto a la problemática que en el ámbito local-nacional se crea con la globalización. Ha sido estructurada a través de tres preguntas cargadas de hipotética tendencia:

La primera es: ¿La conformación de las áreas de desarrollo tecnológico en países hegemónicos, ha propiciado la expansión de acumulación de capital a escala global?; la segunda: ¿Los cambios de modelo de desarrollo han propiciado reestructuración de los espacios nacionales?; mientras que la tercera es: ¿El proceso de globalización, relocaliza la población mejorando la calidad de vida de las personas?, para dejar abierta la puerta a la reflexión y el debate.

Palabras Clave: Globalización; Áreas de desarrollo Tecnológico; Espacios Nacionales; Calidad de vida de las personas.

Abstract

This presentation attempts to open the debate on the problems in the local-national level is created by globalization. It has been structured through three loaded questions hypothetical trend:

The first is: The formation of areas of technological development in hegemonic countries, has led to the expansion of capital accumulation on a global scale?; the second: Do changes in the development model have led restructuring of national spaces?; while the third is: The process of globalization, population relocates improving the quality of life of people?, to leave the door open for reflection and debate.

Keywords: Globalization; Areas of Technology Development; National Space; Quality of life of people.

Primera cuestión:

¿La conformación de las áreas de desarrollo tecnológico en países hegemónicos², ha propiciado la expansión de acumulación de capital a escala global?

En la actualidad existe un gran despliegue de tecnología, la cual está relacionada con la electrónica y telecomunicaciones³, factor fundamental en la

¹ Docente de la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), Sede Popayán, Colombia

² Castells, Manuel, Hall, Peter (1994). Las tecnopolis del mundo la formación de los complejos industriales del siglo XXI., Alianza Editorial. los autores hacen referencia a las zonas de Silicón Valley en USA, Akademgorodok en Siberia entre otros, donde se hicieron grandes descubrimientos en el tema de los semiconductores base fundamental para la creación de transistores PNP Y NPN de estado sólido los cuales son la base para las comunicaciones en la nueva era de la información.

³ Telecomunicaciones en términos sencillos se hace referencia a comunicaciones a largas distancias de manera bidimensional. Ver <http://definicion.de/telecomunicacion/>.

conformación de redes mundiales de comunicaciones en tiempo real, los avances desde el invento del telégrafo por el estadounidense Samuel Morse, quien dio un gran impulso a nivel mundial, rápidamente se extendían grandes líneas físicas de comunicación; ahora en nuestra época presenciamos comunicaciones vía microondas, satelitales y el descubrimiento de la fibra óptica con un ancho de banda ilimitado para la transmisión de datos de todo tipo⁴, grandes cantidades de información navegan por el ciberespacio en su gran mayoría disponibles para el público a excepción de la información denominada de alta seguridad, como el caso de la información bancaria o de gobierno⁵.

La conformación de estos complejos sistemas de comunicaciones y manejo de información ha contribuido a la conformación de una "economía global"⁶, donde la información que fluye, contribuye a la generación de fuentes de trabajo, gestión de las empresas e información de los mercados mundiales; se asiste en el momento al gran auge de manejo de la información por medios virtuales, los grandes capitales fluyen por y a través de medios de comunicación, estos medios dan información a las grandes empresas, incluso las pequeñas empresas que dependen también de estas redes por donde corre la FEM⁷ de la lógica de la economía mundial; la tecnología de la información ha propiciado en gran medida "la acumulación de capital a una escala cada vez más global, su dinámica se vuelve más dominante en la configuración de la evolución general de los sistemas sociales y del mundo de la vida"⁸.

La evidencia del momento es la configuración de una nueva forma de "producción y gestión económica"⁹ con base en la información y el conocimiento, como lo afirma Castells porque: "constituye la base material para la integración de procesos económicos a nivel mundial y mantiene flexibilidad organizativa para tales procesos"; sectores productores de nuevas tecnologías han tenido un rápido crecimiento¹⁰ a nivel mundial; la transformación tecnológica de la economía global requiere un rápido proceso de modernización de todo los sectores de la economía.

La pregunta que nos atañe es evidente en relación con los Estados latinoamericanos, ¿estamos en capacidad de producir tecnología de punta para potenciar el desarrollo económico de nuestras regiones? Si es así ¿cuáles regiones históricas podrían o deberían ser las *tecnópolis* de nuestros Estados?

Pero la cruda realidad es que al parecer seguimos siendo dependientes, tanto de tecnología, como de políticas internacionales¹¹, haciendo relación a las formas de organización y reorganización del estado y sus políticas públicas en

⁴ Hago referencia a video, audio y datos entre otros.

⁵ En ocasiones vulnerable como el caso de wikileaks.

⁶ Castells, Manuel y Hall, Peter. Op. Cit., p. 21.

⁷ Término empleado en las comunicaciones "fuerza electromotriz"

⁸ Jessop, Op. Cit., p. 13 el autor hace referencia a identidades, valores, amistades, enemistades, solidaridades, que no están directamente anclados a ningún sistema.

⁹ Castells, Manuel y Hall, Peter, Op. Cit., p. 22.

¹⁰ Caso Japón.

¹¹ Ver consenso de Washington.

favor del mercado¹² para hacer una mejor observación desde el concepto de dominio ecológico¹³, esbozado por Jessop, desde los cálculos de los gestores de estado acerca del impacto previsible de sus decisiones en las alteraciones del dinero y el sistema tributario y financiero¹⁴, para el caso colombiano, la promulgación de leyes¹⁵ en favor de las políticas internacionales no se da a esperar, para los casos de salud y educación dando el perfil de una nueva armazón de relaciones capitalistas una nueva geografía, vale la pena mencionar también que aún seguimos siendo proveedores de materias primas (ver extracción de carbón en costa Norte de Colombia, caso Anglo Gold en el Sur del Cauca).

Además de esto, tenemos un escaso conocimiento tecnológico, es urgente que los Estados en vía de desarrollo y sobre todo los gobiernos promuevan políticas y programas que fomenten la investigación científica, de lo contrario seguiremos siendo zonas de anclaje de actividades de recesión, por ejemplo la producción agrícola sin agro-industrialización (caso producción de cultivo de papa en los departamentos de Nariño, Cundinamarca y Boyacá), "zonas convertidas en ruinas agroindustriales y desiertos por el alto consumo de Fito fosforados, zonas habitadas por trabajadores con bajos ingresos"¹⁶.

La tierra es la base de producción, "por encima o por debajo de ella"¹⁷ esta refleja el desarrollo natural y este se produce y se reproduce sin la intervención humana, el gran problema de esta intervención tecnológica (con abonos químicos, transgénicos) es que no tiene en cuenta los ciclos de reproducción natural dejando a un lado "la capacidad de absorción de residuos contaminantes," aquí lo interesante es ver como la acumulación de capital pasa por encima de las lógicas de la naturaleza y llega hasta los lugares más recónditos del planeta en búsqueda de recursos (tierra, dinero, fuerza de trabajo.....) generando fuertes tensiones por la pauperización en relación con la acumulación de capital.

Supuestamente los desarrollos tecnológicos presentan una oportunidad de mejorar la desigualdad social por sus externalidades positivas, es la gran incógnita teórica del presente, sin embargo, hoy en día la tecnología hace que podamos comunicarnos con cualquier rincón del planeta a bajos costos, pero también esta tecnología puede agudizar la reproducción de las contradicciones entre el Estado y el mercado, por lo que en el proceso económico intervienen otros factores extraeconómicos.

Es improbable que el capital en su totalidad se reproduzca por sí solo a través del intercambio del mercado, propiciando así los "fallos de mercado"¹⁸ que son

¹² Restrepo, Op. Cit., p. 31.

¹³ Jessop, Robert: El Futuro del Estado Capitalista. Capítulo I. Capitalismo y tipo de Estado Capitalista. p. 32 la economía capitalista. El dominio ecológico es internamente complejo y flexible debido a la naturaleza anárquica de las fuerzas del mercado..... A medida que el capitalismo se desarrolló tienden a surgir nuevas instituciones y aparatos para expresar los distintos momentos de su contradicciones.

¹⁴ Mantenimiento en equilibrio la balanza de pagos

¹⁵ Por ejemplo la ley 715 de 2001.

¹⁶ Castells, Manuel y Hall, Peter. Op. Cit., p. 28.

¹⁷ Jessop, Op. Cit., p. 16.

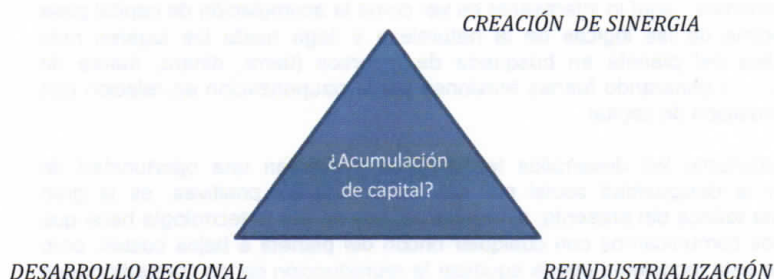
¹⁸ Los coste de los fallos del mercado a la crisis neoliberal van son trasladados a la familia Jessop, Op. Cit., p. 42

fallos de eficiencia en oferta o demanda en el mercado, que, en últimas deben justificarse con aseveraciones ideológicas para su mantenimiento expansionista, moldeando e interviniendo de manera constante los gobiernos y la conformación de la organización social (o socialización) con el fin de asegurar la reproducción de éste.

Entonces, si bien la tecnología es factor fundamental para el desarrollo y fortalecimiento de las economías nacionales rezagadas, incluso para Estados que vienen con una tradición histórica de producción tecnológica, (por ejemplo Estados Unidos con la invención de los circuitos integrados a partir de la superposición de semiconductores npn y pnp), no es lo mismo para los Estados en vía de desarrollo porque: en primer lugar no se observan unas políticas públicas claras (empleo, vivienda, salud, educación, ciencia y tecnología.....), en torno al desarrollo de las regiones.

En gran medida no se evidencian progresos en la articulación entre actores que produzcan sinergias, actores políticos institucionales, comunidad activa y actores científicos con conocimientos particulares¹⁹, que generan medios innovadores, son estos, como lo expresara Boisier, Castells y Hall, motor y expresión del desarrollo. Por último sería posible una reindustrialización si en los estados latinoamericanos contamos con pocos centros tecnológicos o "tecnopolis" y si los hay estos deben trabajar con la tecnología no propia sino importada de los estados hegemónicos en materia tecnológica.

Vértices contradictorias entre sí en América Latina



Segunda Cuestión:

¿Los cambios de modelo de desarrollo han propiciado restructuración de los espacios nacionales?

A partir de siglo XIX se difundió por América Latina -haciendo referencia "debajo del río Bravo"²⁰- la idea de la especialización, donde se expresa que a

¹⁹ Hago referencia a los actores del desarrollo citados por Boisier en el texto "y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica".

²⁰ Restrepo, Darío. Historias de descentralización: transformación del régimen político y cambio del modelo de desarrollo. Bogotá, universidad Nacional. 2006

mayor especialización mayor productividad, con un mayor grado de especialidad se dará la producción de mercancías más baratas, entonces por la vía de los precios se trasladan los beneficios entre los países; pero la realidad es otra, a mediados del siglo XX se encuentra que la especialidad la tienen los países periféricos y no los países centrales, por tal motivo los países periféricos "tienen una distribución económica homogénea y los países centrales tienen una distribución heterogénea"²¹.

Al observar las desigualdades de los Estados latinoamericanos se encuentra que en su gran mayoría se proponen hacer una diversificación de la estructura económica y para el logro de este objetivo se planteó un modelo de sustitución (MSI)²²; este modelo significó la "sustitución" porque en el fondo, realmente lo que trae consigo este modelo es la duplicación a todos los sectores, siendo éste fiel copia de los modelos hegemónicos "a este modelo se le atribuye en gran parte el atraso tecnológico y de conocimiento de los Estados latinoamericanos"²³.

Los patrones de crecimiento económico de los países desarrollados y en desarrollo han seguido diferentes rutas "vía revolución industrial"²⁴, la industrialización vía promoción²⁵ (...) los países en desarrollo han tenido patrones diferentes para enfocar las acciones deliberadas de las políticas de Estado"²⁶; estas acciones tienen falencias estructurales que vienen desde el siglo XIX, por ejemplo en temas de corrupción para el caso colombiano; desde la época se veía que la contratación del sistema vial se llevaba a cabo con agentes externos, donde los contratantes determinaban cuáles eran las condiciones del objeto de contratación²⁷, haciendo una analogía a nuestra época se podría observar el caso reciente en la ciudad de Bogotá con las obras viales.

Luego este modelo (MSI) tiene sus primeras críticas a nivel de Latinoamérica, si miramos el caso de Brasil en el año 1965²⁸ da un vuelco a la orientación política siguiendo también indicadores de su transición política y sinergia de desarrollo. Para el caso colombiano se devela la primera crisis, por lo que se empieza a plantear en el año 1970, detrás de la argumentación del cambio de modelo keynesiano, donde se debe hacer frente a las restricciones en dos ejes fundamentales:

RESTRICCIONES	
De orden interno	De orden externo
Se trató de resolver esencialmente con la política de reforma agraria,	Mecanismos de crédito y comercialización de los bienes

²¹ Clase magistral profesor Mauricio Betancourt. ESAP, 2011.

²² Restrepo, Op. Cit., p. 27. Desde la década de los treinta del siglo XX, los asuntos de salud, educación, y la política económica pasaron a ser convertidos en asuntos de estado. Se apoyó la extensión de los mercados y los procesos de urbanización y legitimidad de los procesos políticos.

²³ Clase magistral profesor Mauricio Betancourt. ESAP, 2011.

²⁴ Caso Inglaterra y USA

²⁵ Caso Alemania, Rusia, España.

²⁶ Betancourt, Mauricio. Teorías y enfoques del desarrollo: unidad I discusión sobre la evolución de los problemas, los conceptos y las condiciones del desarrollo. Bogotá, ESAP, 2004.

²⁷ Ver Camacho Roldán. <http://www.leyendario.com/?p=1103>

²⁸ Régimen político militar.

teniendo en cuenta la función de la agricultura: el empleo la producción de alimentos y servir de mercado a los bienes industriales Dos tendencias para la resolución 1 la gran propiedad (vía Alemana) 2 granjero capitalista (vía Norteamericana)	de producción industrial
---	---------------------------------

Empieza a dilucidarse el modelo según Jessop, de la "destrucción creadora" del Estado schumpeteriano en relación con el manejo, a lo que luego se llamaría neoliberalismo y su trasfondo y componente esencial es la descentralización, según la comisión económica para América Latina "la descentralización promovió un estado más cercano a la comunidad y revalorizo los niveles territoriales de gobierno y administración"²⁹ donde la promoción de ésta se traduce en cambios sustanciales del Estado y sus instituciones, formulando nuevas, políticas públicas propiciando cambios sociales, de organizaciones, de partidos políticos, entre otras, estos ajustes estructurales devienen de la crisis que se acentúa mas en los años 80s, esto promovió reformas de las estructuras de los estados latinoamericanos "gracias a la crisis fiscal de los estados estos"³⁰, si bien es cierto se dio un proceso de cambio con el acercamiento de la comunidad a la administración, esta situación, no ha permitido un verdadero acoplamiento y potenciación del desarrollo en términos del mercado, los países pobres tienen hasta el momento problemas de financiación, los gobiernos locales no cuentan con los recursos suficientes, existe también una baja capacitación de los administradores de los municipios. Además, la normatividad y las políticas de orden nacional, en su mayoría, favorecen la reproducción del capital financiero, para el caso colombiano es prioridad el garantizar el servicio a la deuda que generar empleos públicos³¹ posición no tan ventajosa para los pequeños municipios que dependen en un 95% de la participación nacional.

Para la década de los 90s se observa una apertura generalizada hacia los mercados exteriores a los Estados, se evidencian algunos centros heterogéneos que confluyen hacia zonas metropolitanas donde se devela algún índice positivo de desarrollo, si miramos el caso de la zona franca del valle del cauca en zona que limita con Santander de Quilichao (Cauca), podemos observar claramente la diferenciación hecha por el profesor Betancourt en referencia a que esta es una "zona ganadora" y a su alrededor municipios también mencionados en Colombia a nivel nacional como Florida Valle, Miranda Cauca que se encuentra ubicados a tan solo 20 minutos son "zonas perdedoras" por la pobreza y la falta de acceso a servicios públicos básicos como agua potable, estas son disparidades que vale la pena acortar. En general, sí se han dado cambios en los espacios nacionales forzados por las dinámicas del mercado y las riquezas naturales que son explotadas indiscriminadamente en favor de la reproducción del capital con todas sus contradicciones y acomodos.

²⁹ CEPAL 2000, "La reestructuración de los espacios nacionales". Serie gestión pública No. 7. Santiago de Chile.

³⁰ Betancourt, Op. Cit., p. 44.

³¹ Ver ley 617 de 2000, reduce los fondos comunes en los municipios.

Tercera Cuestión:

¿El proceso de globalización, relocaliza la población mejorando la calidad de vida de las personas?

En América latina lo que había empezado a aparecer como marginalidad en los años 70s también empieza a surgir como problema urbano, por ejemplo en Colombia en los años 20s se dan procesos de "recuperación de espacios o invasiones en la ciudad de Cali"³² con procesos de poblamiento, por lo que en esta época se empieza a plantear una gran discusión con el concepto de "derecho a la ciudad"³³ y el derechos a los seres humanos a tener vida digna. Es de suponer que los procesos de poblamiento y desarrollo en América latina se dieron por la vía del progreso tecnológico³⁴ y de la urbanización como en el caso de los países industrializados³⁵ pero la realidad es que lo que hemos hecho hasta nuestros días es simplemente copiar modelos o acoplarnos a las dinámicas de los estados hegemónicos.

Si bien es cierto en las primeras etapas del desarrollo traen consigo pocas opciones a elegir, siguiendo el caso de los estados latinoamericanos, se observa que las sus principales obras de infraestructura, como aeropuertos, vías de comunicaciones, centros culturales, entre otros se ubican en ciudades con algún grado de desarrollo³⁶, donde facilita la reproducción de las condiciones del mercado, estos centros urbanos, no son ajenos a las problemáticas que se presentan en las grandes metrópolis mundiales, como el tráfico pesado en horas pico con largas colas interminables de vehículos generando estrés a las personas, alta contaminación, pérdida de tiempo, esto hace repensar y mirar de nuevo a la relocalización de los territorios llamados zonas marginales³⁷.

A partir de 1990 en Colombia se dio una nueva dinámica de poblamiento modificando los esquemas de distribución, la planificación urbana se dio con uno de los objetivos de "concentrar en las regiones agentes públicos y privados"³⁸ para hacer las regiones más competitivas, el poblamiento también siguió el curso de gran río del amazonas, también siguió el cauce de Orinoco donde sus riqueza natural hizo que los factores de poblamiento no fuesen como en otros casos por la vía de la colonización si no que llevaban inmersa la explotación de recursos naturales, también se dio el caso del crecimiento de población de ciudades fronterizas debido "al creciente intercambio de bienes y servicios entre estados"³⁹ en el caso colombiano se puede evidenciar el desarrollo de la ciudad de Pasto⁴⁰ con un número de habitante de 338.493 para

³² Clase magistral profesor Mauricio Betancourt. ESAP. 2011.

³³ Clase magistral profesor Mauricio Betancourt. ESAP. 2011.

³⁴ Castells, Manuel y Hall, Peter. Ver las tecnopolis del mundo la formación de los complejos industriales.

³⁵ Ver en Waldo, el paso de una sociedad en el modo de producción agrícola a una sociedad industrializada.

³⁶ Caso Colombia Bogotá, Cali y Medellín.

³⁷ Ver caso de generación de empleo a partir de turismo y producción de derivados de la coca en Tierra adentro cauca

³⁸ CEPAL, la restructuración de los espacios nacionales. Serien NO 7. Santiago de Chile. Septiembre de 2000. Asimismo, la gestión a toda escala subnacional se consolidó como una herramienta imprescindible para el uso eficiente de los recursos, la atención de las necesidades de la población y la apertura de procesos de participación. P. 44

³⁹ CEPAL. Op. Cit., p. 19.

⁴⁰ Cuenta con mejores servicios a nivel de tecnológico, su industrias agrícola esta mas desarrollada con respecto a Popayán, esto debido al intercambio de bienes y servicios con el vecino país del Ecuador.

el año 2010 con relación a Popayán cuyo número de habitantes haciende en mismo año a 235.495 ciudad que en épocas pasadas fue muy importante para el desarrollo de país cuna de ex presidente.

Los índices de poblamiento de las ciudades en la actualidad tienden a crecer en los países en desarrollo, mientras que en los países desarrollados la tendencia es contraria, se evidencia también una disparidad en los ingresos, en los países en desarrollo en las zonas deprimidas se vive tan solo con un dólar diario, mientras que en los desarrollados esta cantidad se quintuplica, me pregunto ¿es posible generar desarrollo ante tales condiciones de desigualdad? Creo que para nuestro caso es realmente difícil, aún no se dan las condiciones necesarias para que las regiones puedan adentrarse en condiciones competitivas⁴¹ a los procesos globales de los mercados, estas limitaciones del desarrollo develan una gran brecha existente entre países de centro y países periféricos, para no ir más lejos si observamos las condiciones de calidad de vida en las zonas industrializadas como en el caso de Cali se evidencia la segmentación social y las disparidades entre los que viven el sur estrato 6⁴² con los que viven en las casuchas o ranchos de los barrios⁴³ del oriente.

En el mundo rico hay preocupación por la calidad de vida, en el mundo pobre la hay por la vida misma, amenazada por la enfermedad el hambre por la desnutrición, en el mundo rico hay preocupación por los recursos no renovables, en el mundo pobre hay ansiedad, no por el agotamiento de los recursos, sino por su explotación y distribución en beneficio de toda la humanidad y no de pocos países privilegiados⁴⁴.

la calidad de vida debe ser considerada desde diferentes aspectos y sobre todo los que se relacionan con el " mundo de la vida" se debe tener en cuenta los valores, las vivencias y al relación de los seres humanos con su entorno, no debe ser medida como productos de bienes materiales, a manera de reflexión, como es posible que hoy se piense en la privatización de los recursos naturales como el agua, cuando realmente esta es un bien de todos y todos debemos preservarla, el mundo y sus líderes están en mora de dar un vuelco sustancial al modelo de desarrollo imperante, puesto que este nos lleva a la destrucción paulatina de los sistemas ecológicos.

El poblamiento de los territorios debe obedecer y respetar los ciclos biológicos de la naturaleza, la gran problemática de hoy en día es que en el siglo XXI aún no entendemos el grave problema que le causamos a los sistemas vitales y estos generados por problemas de mal desarrollo un desarrollo que no deviene de ciclos históricos este deviene de copias de modelos de países hegemónicos con dinámicas diferentes a las nuestras.

⁴¹ Acceso a conocimiento, producción de tecnologías, aportes científicos.

⁴² Ciudad jardín aquí se encuentra ubicados la mayoría de centros comerciales

⁴³ Distrito de agua blanca una de las zonas más deprimidas de Cali.

⁴⁴ Citado por Betancourt. Tinbergen, Jan. 1977. Coordinador. Reestructuración del Orden Internacional Informe al Club de Roma. FCE. Méxicopag. 35.

Tulcán 18 y 19 de noviembre 2013



Tulcán 18 y 19 de noviembre 2013























IPIALES 20 de noviembre 2013



IPIALES 20 de noviembre 2013













































Índice

1. Editorial: TOMÁS SÁNCHEZ JAIME PHD (ECEYNCI - UPEC) Pág 3.
2. Estudio de la situación actual de los agentes de aduana ecuatorianos: NANCY MERCEDES CORAL SÁNCHEZ Y LUIS JAVIER VIZCAÍNO BERNAL (ECEYNCI - UPEC)..... Pág 5.
3. Proceso operativo de los depósitos temporales: JONATHAN FERNANDO AGUIRRE YAPÚD Y LILIANA MARIBEL RUANO BOLAÑOS (ECEYNCI - UPEC) Pág 9.
4. Proceso operativo del ECUAPASS en relación al agente de aduanas importaciones: STALIN MIGUEL GOYES YANDÚN Y LILIANA NATHALY CHAMORRO MUZO (ECEYNCI - UPEC) Pág 15.
5. Intercambio comercial y la participación de los depósitos temporales: ING. EDISON CAZA GUEVARA MSC. (ECEYNCI - UPEC) Pág 21.
6. El desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera utilizando como facilitador el sistema informático aduanero ECUAPASS: TAMARA APRAEZ (ECEYNCI - UPEC) Pág 22.
7. Las normas y procesos que se deben desarrollar al momento de realizar transporte internacional de mercancías por carretera: ING. JONATHAN MORA CHÚQUER (ECEYNCI - UPEC) Pág 39.
8. Diagnóstico de obstáculos sobre infraestructura vial Ecuador y Colombia y sus implicaciones en el desarrollo en las ciudades fronterizas Tulcán e IpiALES: MGS. BELKY NEREA ORBES REVELO (UASB - IpiALES) Pág 46.
9. Intercambio comercial: Ecuador - Colombia desde la perspectiva del agente de aduana: ING. IVÁN ALIRIO REALPE CABRERA (ECEYNCI - UPEC) Pág 59.
10. El Estado y las Instituciones en busca del bienestar de la sociedad: ALEXANDER HUILA RAMÍREZ (ESAP - Popayán) Pág 68.
11. Tres preguntas sobre la globalización: ALEXANDER HUILA RAMÍREZ (ESAP - Popayán) Pág 77.
12. Fotografías del evento Pág 85.



ISBN 978-9942-914-17-0



9 789942 914170