

# 07

## **Análisis de los retos logísticos de las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia en el periodo 2009 al 2019**

**Analysis of the logistical challenges of Ecuadorian exports to Colombia from 2009 to 2019**

---

FECHA DE RECEPCIÓN: 10/05/2023

FECHA DE APROBACIÓN: 06/07/2023

# Resumen



Farid Alfredo Mantilla Centeno<sup>1</sup>  
Jorge Enrique Altamirano Flores<sup>2</sup>  
Jorge Vicente Vásquez Bernal<sup>3</sup>

El presente artículo tuvo como objetivo analizar los retos logísticos que afrontaron las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia en el periodo del 2009- 2019. Se aplicó el método analítico bajo un diseño cuali-cuantitativo para el análisis de datos e información, expresando los resultados en un diagnóstico PESTEL enfocado en el manejo logístico, flujo de mercancía, transportes y vías de acceso, requisitos, normativas, aranceles y planes de exportación del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Con lo anterior, se determinó el entorno de los factores que incidieron en el servicio logístico de las exportaciones de Ecuador hacia Colombia, permitiendo consolidar el potencial logístico del país que está en ascenso y que necesita soporte del sector público para mitigar y superar los desafíos presentados en exportación de mercancías hacia Colombia, así como también la deficiente infraestructura aduanera que se ve limitada por la escasa inversión pública en la última década.

*Palabras clave:* Colombia, Ecuador, exportaciones, importaciones, logística

<sup>1</sup> Universidad Internacional del Ecuador • famantillace@uide.edu.ec • <https://orcid.org/0000-0003-3310-5768> • Quito, Ecuador

<sup>2</sup> Universidad Internacional del Ecuador • joaltamiranofl@uide.edu.ec • <https://orcid.org/0000-0003-3882-2432> • Quito, Ecuador

<sup>3</sup> Investigador Independiente • jorgevasquezbernal@gmail.com • <https://orcid.org/0000-0002-0487-5491> • Cuenca, Ecuador



## Abstract

---

**T**he objective of this article was to analyze the logistical challenges faced by Ecuadorian exports to Colombia in the period 2009 - 2019. The analytical method was applied under a qualitative-quantitative design for the analysis of data and information, expressing the results in a diagnosis. PESTEL, focused on logistics management, merchandise flow, transport and access roads, requirements, regulations, tariffs and export plans of the National Customs Service of Ecuador. With the above, the environment of the factors that affected the logistics service of exports from Ecuador to Colombia was determined, allowing the consolidation of the logistics potential of the country that is on the rise and that needs support from the public sector to mitigate and overcome the challenges presented in export of merchandise to Colombia, as well as the deficient customs infrastructure that is limited by the low public investment in the last decade.

*Keywords:* Colombia, Ecuador, exports, imports, logistics

# Introducción

---

El análisis logístico de Ecuador y de los países de la región andina que basan su desarrollo en la infraestructura, equipamiento y gestión del transporte (Efraín Capurro-Tapia, 2020) supone uno de los vértices investigativos más importantes en la economía y desarrollo de proyectos, el cual intenta solucionar los diferentes problemas y situaciones que presentan empresas públicas y privadas de manufactura, comerciales y de servicios en el contexto del comercio internacional (Arciniegas, 2018; Tres, 2016).

La presión por elevar los índices de productividad, reduciendo costos en los envíos de mercaderías y productos a territorios vecinos, marcan alianzas estratégicas entre el sector privado y público (Aguirre et al., 2014); sin embargo, esto no logra mitigar los retos emergentes vinculados con la cadena de suministros, en la que se debe considerar aspectos inherentes a las rutas de acceso (terrestre, fluvial, marítima, área) y el destino (Tres, 2016; Moreno y Sancho, 2017).

Por lo antes mencionado, este análisis recogió en su estructura los términos, individuos, actividades y procesos que engloban el rol de la logística complementado con la relación bilateral de Ecuador y Colombia (Bedoya, 2000) y con los datos disponibles del periodo propuesto sobre la evolución de la logística en términos arancelarios, protocolares, de gestión, accesos, costos y desempeño (Moreno y Sancho, 2017; Ministerio de Salud Pública, 2019).

El objetivo principal del estudio se basó en analizar los principales retos que enfrentaron las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia durante el periodo 2009-2019, fundamentalmente en el área logística. Para este análisis se tomaron datos comprendidos en el periodo señalado, precedente de las restricciones sucedidas por la pandemia, ya que evidentemente el comportamiento de las exportaciones y la logística involucrada durante la pandemia obedeció a variables extraordinarias que no son motivo del presente análisis (CEPAL, 2020).

Este estudio amplió las perspectivas de conocimiento en el campo de la logística internacional al estudiar los desafíos que presentaron las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia en el periodo 2009- 2019. De manera específica, se identificaron, evaluaron y analizaron las causas y efectos de los distintos desafíos logísticos en base a factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos y legales. El enfoque anteriormente detallado permite una visión más amplia de las dinámicas logísticas que se originan entre ambos países, permitiendo establecer oportunidades y desafíos desde un punto de vista de los actores del lado exportador.

## Métodos

---

El estudio desarrollado tuvo un alcance de tipo descriptivo enfocado en los retos logísticos de las exportaciones ecuatorianas hacia Colombia. Para ello, se empleó el método analítico que permitió conocer y analizar la información de los datos de tipo cuali-cuantitativos publicados por el Banco Central del Ecuador y de los ministerios públicos con actividades alineadas a las exportaciones y logística de ambos países.

Las fuentes de información utilizadas comprendieron el tipo de fuente secundaria que corresponde a revistas, libros, bibliografías, reseñas, artículos de internet, etc., facilitando, de esta manera, el acceso a las fuentes de información primaria (Vargas & Silvestrini, 2008). Con el fin de obtener información relevante sobre el tema estudiado fue necesario el análisis de documentos, empleando una revisión sistemática de datos estadísticos disponibles en el Banco Central del Ecuador, reportes anuales del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca; Ministerio de Comercio Exterior y la plataforma de Información Logística.

Otra técnica empleada fue la triangulación de datos, una herramienta que otorga más confiabilidad y consistencia a los hallazgos de una investigación (Aguilar & Barroso, 2015). En su aplicación, se efectuó

la verificación y comparación de la información obtenida en diferentes momentos dentro del rango de estudio, comparando las diversas fuentes con los documentos oficiales publicados (Okuda & Gómez, 2005).

## Revisión de Literatura

---

### 1.1 Comercio bilateral de Ecuador con Colombia

Dentro de la Comunidad Andina de Naciones (2021), al primer trimestre del 2020, Colombia se estableció como el principal importador intracomunitario con una participación del 40,5%. Esto muestra la importancia que tiene Colombia en el comercio de los otros países que integran la organización, entre ellos Ecuador.

Las relaciones comerciales entre Ecuador y Colombia se sitúan dentro de la zona de libre comercio existente en la región de la Comunidad Andina, formada también por otros países andinos representativos como Perú y Bolivia (Comunidad Andina de Naciones, 2018). Como soporte de estas relaciones comerciales entre los dos países, se implementaron las Cámaras Binacionales y ferias sectoriales internacionales cuyo objetivo principal es impulsar el desarrollo comercial entre empresas de ambos países (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [MINCIT], 2021; Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe [SELA], 2012).

El desarrollo en materia de exportaciones e importaciones entre ambos países se ha reestructurado y desarrollado a raíz de la eliminación de las salvaguardias cambiarias impuestas en el 2015 por Ecuador (Espinoza-Santamaría y Camino, 2017; Matheus, 2002); a esto también se suma el mejoramiento de las relaciones políticas y el desarrollo logístico que Ecuador ha implementado en los últimos 10 años, especialmente, en la inversión de infraestructura vial (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana [MREMH], 2006).

## 1.2 Participación del Ecuador en las importaciones de Colombia

El marco referencial de las importaciones de Colombia y el mundo presenta una superación económica relacionada con las políticas internas, el desplome del precio del petróleo, la inflación y devaluación de la moneda y otros inconvenientes inherentes que Colombia ha tenido que superar en la última década (Freire et al., 2022) buscando así facilitar sus relaciones comerciales mediante decretos y tratados de libre comercio como lo mantiene actualmente con países norteamericanos como Estados Unidos y Canadá; los principales orígenes de importaciones de maquinarias y tecnología requerida por Colombia (Tonon Ordóñez et al., 2019).

Inherente a los beneficios que busca Colombia en materia de facilidad de importaciones, mantiene también acuerdos y decretos comerciales con países de la región que facilitan la integración y el desarrollo económico; entre estos países se encuentra Ecuador, cuyo aporte y significancia en participación de las importaciones realizadas por Colombia en la última década representan el 1.53% del total valorado (MINCIT, 2021).

El intercambio de productos entre Ecuador y Colombia se ha centrado principalmente en la industria manufacturera, energética y alimenticia. Dentro de esto, la balanza comercial con Colombia se ha mantenido siempre en saldos negativos (Sánchez y León, 2018). En total, hacia Colombia se exportan productos de 967 partidas arancelarias distintas, mientras que la oferta colombiana hacia el Ecuador representa más de 2.908 partidas arancelarias (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca [MPCEIP], 2018).

## 1.3 Principales productos de exportación del Ecuador hacia Colombia

Las exportaciones hacia Colombia en el periodo de análisis tuvieron un repunte en los sectores agroindustriales, energéticos, mineros y de metalurgia, con porcentajes representativos frente a otros productos

que Colombia importa desde Ecuador; representando un flujo mensual de 789.902 USD (MINCIT, 2021).

La diversificación del mercado colombiano y ecuatoriano debido al turismo e inmigración latente entre los dos países, dada la proximidad de sus fronteras, ha direccionado al intercambio de productos y materias primas a un contexto cultural que busca cubrir una demanda creciente con el pasar del tiempo; es por ello que productos de consumo alimenticio encabezan la lista de importaciones de Ecuador hacia Colombia (MREMH, 2006). Los perfiles de alimentos mayormente comercializados de Ecuador a Colombia son productos de mar, principalmente el atún; por otro lado, también se ve un incremento del consumo de arroz, café, fréjol, cacao y aceite de palma (MINCIT, 2021). En cuanto a productos manufactureros, el envío de cocinas industriales, perfiles de aluminio, calzado, llantas, cuadernos y alcohol son productos que encabezan la lista; así como también la industria automotriz que mantiene un flujo con vehículos livianos o de carga liviana (MREMH, 2006).

## 1.4 Protocolos y lineamientos vigentes

La primera edición de estos protocolos data de los años 2014 - 2015 y fueron elaborados por el Ministerio de Comercio Exterior (MP-CEIP) y la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (CORPEI), mientras que las siguientes instituciones de carácter público intervinieron en la validación de los protocolos consensuados:

Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, Ministerio de Industrias y Productividad, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, Dirección Nacional de Antinarcóticos de la Policía Nacional del Ecuador, Instituto Nacional de Pesca, Subsecretaría de Calidad e Inocuidad, AGROCALIDAD (MPCEIP, 2021). Todas las instituciones anteriormente citadas tienen como rol: el establecimiento de normas regulatorias, la implementación de nuevas infraestructuras comerciales, la coordinación entre los sectores público privado, control en los puntos fronterizos y finalmente la promoción de la oferta de productos exportables del país.

Estos protocolos están disponibles en su versión más actualizada en la página del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (MPCEIP) y en la plataforma de Información Logística (MPCEIP, 2021).

Con el fin de minimizar los errores de búsqueda de información y mantener el canal de comunicación al alcance de los exportadores y futuros exportadores, el Gobierno ecuatoriano mantiene en vigencia el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones ProEcuador, el cual pone a disposición una guía completa con requisitos, etapas de pre-embarque, etapas de post-embarque e información adicional con los requisitos exigidos por los destinos donde se desea llegar (AAP.CE. 59- Mercosur).

### **Indicadores logísticos de Ecuador y Colombia**

El Índice de Desempeño Logístico, por sus siglas LPI, es un índice que permite determinar el desempeño de un país en comparación con otros en términos de su eficiencia logística; se evalúan aspectos como gestión en aduana, infraestructura, envíos internacionales, competitividad logística, eficiencia de rastreo y seguimiento y puntualidad. Su valor se representa en escala del 1 al 5, siendo 1 el valor más bajo y 5 el más alto. Los datos vigentes, de acuerdo a este índice de desempeño, muestran una tendencia favorable para países como Chile y Colombia, mientras que Ecuador, con 2,88, puntos se ubica en el tercer lugar en comparativa con Perú y Venezuela (Banco Mundial [BM], 2018; MPCEIP, 2019a).

Según el último análisis realizado por el Banco Mundial en el 2018, Ecuador ocupa el puesto 62 a nivel mundial, ubicándose por encima de países como Perú, con el puesto 83, y Venezuela, con el puesto 142; sin embargo, Colombia, en el puesto 58, y Chile, en el 34, destacan su posicionamiento por encima de Ecuador (BM, 2018; MPCEIP, 2019a). Mientras que los sub indicadores que fragmentan al LPI clasifican a los países en seis dimensiones sujetas al comercio, cuyas ponderaciones están regidas por encuestas realizadas a los profesionales de logística que desempeñan la primera línea dentro de la cadena de valor del transporte de carga (MPCEIP, 2019a). Se aprecia que Ecuador supera a sus países

vecinos en términos de eficiencia de despachos en aduana e infraestructura, mientras que el sub indicador con menor ponderación está relacionado con los aspectos de factibilidad de gestión de envíos internacionales y la competitividad logística relacionada a precios de envío; ponderaciones que nos permite identificar los factores en los que la logística ecuatoriana aún presenta declives por superar (MPCEIP, 2019a).

## 1.5 Acceso físico de Ecuador a Colombia

Las vías de acceso disponibles para el comercio binacional entre Ecuador y Colombia están distribuidas por el acceso terrestre, marítimo, fluvial y aéreo. La distribución por medio de transporte y productos no petroleros exportados en el 2017 fue la especificada en la Tabla 1:

**Tabla 1**

*Distribución de las exportaciones de Ecuador hacia Colombia por medio de transporte*

| <b>Vía de acceso</b> | <b>Porcentaje de participación</b> | <b>Principales productos transportados</b>  |
|----------------------|------------------------------------|---|
| Terrestre            | 69%                                | Aceite de palma, tableros de madera y acabados de construcción  |
| Marítima             | 28%                                | Aceite de palma, azúcar, enlatados de pescado, manufacturas de papel y cartón, alimento balanceado para camarones |
| Fluvial              | 2,81%                              | Cemento, acero y manufacturas de cuero, plástico y caucho   |
| Aéreo                | 0,19%                              | Flores y productos farmacéuticos  |

Nota. Elaboración propia a partir de información del MPCEIP (2018).

### 1.5.1 Vía terrestre

El transporte terrestre es el predilecto para las relaciones comerciales entre Ecuador y Colombia y se encuentra facilitado por la decisión 399 para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, designado para el beneficio y comunicación intra fronteriza entre los países miembros de la CAN. Para efecto de esta disposición, los vehículos serán habilitados y autorizados en territorio ecuatoriano por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y serán controlados y autorizados en las vigilancias fronterizas de las entidades: Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre – Ecuador y Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor – Colombia (Sistema de Información sobre Comercio Exterior [SICE], 2021b).

La principal vía de conexión de Ecuador y Colombia está dada por la Carretera Panamericana, vía principal que atraviesa ambos países de sur a norte. Esta carretera es la puerta de acceso principal y predilecta para el transporte de mercancía por trasbordo o cambio de cabezote; sin embargo, esto estará influenciado por el contrato de transporte o incoterm negociado entre las partes interesadas (Instituto Nacional de Vías [INVIAS], 2014).

### 1.5.2 Vía marítima

Durante el 2017, Ecuador reportó alrededor de 170 mil toneladas exportadas a Colombia de productos no petroleros teniendo una distribución entre los principales puertos marítimos de Colombia de acuerdo a la siguiente tabla:

**Tabla 2**

*Distribución portuaria de exportaciones de Ecuador a Colombia*

| <b>Sociedad Portuaria</b> | <b>Porcentaje de participación en las exportaciones de Ecuador hacia Colombia</b> |
|---------------------------|---|
| Santa Marta               | 32  |
| Barranquilla              | 23  |
| Cartagena                 | 23  |
| Buenaventura              | 22  |

Nota. Elaboración propia a partir de información del MPCEIP (2018).

En referencia a la Tabla 2, las características de los puertos colombianos son:

La Sociedad Portuaria de Santa Marta es un puerto con una pantalla de atraque de más de 1 km de extensión, cuya ventaja es que permite el ingreso de buques navieros tipo post panamax. Cuenta con 4 terminales siendo estos: Terminal de Carga General: Carga general, vehículos, acero, tuberías, cargas de proyectos, cargas extradimensionales; Terminal de carbón; Terminal de granel: Sólidos y líquidos; y Terminal de contenedores: Con capacidad de hasta 300.000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit; capacidad de carga de un contenedor); con 576 conexiones para contenedores refrigerados (MPCEIP, 2018).

La Sociedad Portuaria de Barranquilla presenta una extensión de 94 ha y presentan una conexión directa con el interior del país a través de la ruta del río Magdalena que lo convierte en el puerto multipropósito más grande de Colombia. Cuenta con 6 posiciones de atraque y maneja cargas en contenedores, cargas a granel, general y carbón. Su capacidad de conexión para contenedores refrigerados es de 189 conexiones (MPCEIP, 2018).

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, ubicada en el Mar Caribe, según CEPAL, es uno de los 5 principales puertos de América Latina y el Caribe en relación al movimiento de carga en contenedores. Cuenta con más de 50 muelles y terminales que, a su vez, manejan carga y pasajeros. Su capacidad anual es de 5.2 millones de TEU. Cuenta con 3.900 tomas para contenedores refrigerados (MPCEIP, 2018).

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura cuenta con participación mixta donde su 83% corresponde al sector privado, el 15% al sector público de la alcaldía de Buenaventura y el 2% al Ministerio de Transporte. Este puerto se encuentra cerca del canal de Panamá y maneja una carga general entre contenedores y productos al granel (sólidos y líquidos). Tiene un calado de 13.5 metros con marea baja y es considerado como el principal puerto de Colombia (MPCEIP, 2018).

### **1.5.3 Vía fluvial**

La conexión fluvial entre ambos países se realiza a través de los puertos fluviales Itaya (Sucumbíos- Ecuador) y Leticia (Amazonas- Colombia), siendo Itaya parte del primer tramo del eje multimodal Manta- Maaos (Masapanta, 2010; MPCEIP, 2018).

Esta conexión fluvial entre Ecuador y Colombia conforman 850 km totales que representan de 8 a 10 días de tránsito e inicia a las orillas del Río Napo, desembocando en el Río Amazonas. Las principales mercancías y productos transportados por esta vía desde Ecuador a Colombia son acero, cemento y otros materiales del rubro de la construcción (MPCEIP, 2018).

### **1.5.4 Vía aérea**

La conectividad aérea se da mediante el Aeropuerto Internacional "El Dorado", ubicado en Bogotá. Se considera el principal acceso aéreo de Colombia y mejor aeropuerto de Sudamérica, pudiendo recibir el 93% de las exportaciones no petroleras realizadas de Ecuador a Colombia en el 2017; con 6 terminales distribuidas de la siguiente manera: dos

terminales para pasajeros internacionales y nacionales, cuatro de carga, 25 aerolíneas de pasajeros y 9 courier (MPCEIP, 2018).

Por otra parte, está el Aeropuerto Internacional José María Córdova, ubicado en Río Negro, Medellín (MDE); su distribución está dada por 3 terminales para pasajeros internacionales, nacionales y carga. También cabe mencionar que recibió apenas el 2% de las exportaciones ecuatorianas no petroleras realizadas en el 2017 hacia Colombia (MPCEIP, 2018).

## 1.6 Tiempos y costos de exportación

Los costos de exportación de Ecuador hacia Colombia a través de la vía marítima representan un atractivo para los exportadores de grandes volúmenes que no requieren un tiempo de llegada inmediato, ya que los tiempos de exportación a través de esta vía pueden ir desde los 3 hasta los 16 días de navegación. Los precios por contenedor pueden presentar valores accesibles que van desde los 600 USD para un contenedor de 20', 800 USD para un contenedor de 40' y hasta los 1500 USD para un contenedor de 40' refrigerado; dentro de estos valores no se incluyen los recargos adicionales por logística local (MPCEIP, 2018).

Otra de las alternativas más utilizadas para el proceso de exportación es el llamado comercio transfronterizo vía terrestre, que puede incurrir en 72 horas de viaje por un costo de 635 USD por contenedor, con la exigibilidad de controles fronterizos y locales del país vecino (MPCEIP, 2018). Aunque la vía aérea presenta ventajas de tiempo, es la menos utilizada por los exportadores ecuatorianos, ya que presenta valores estimados de 1,60 USD por Kg de producto de carga general y hasta 383 USD por 20 kg vía courier (MPCEIP, 2018).

# Resultados y Discusión

Con el fin de realizar un análisis específico de los factores intrínsecos que inciden directamente en el desempeño logístico de las exportaciones ecuatorianas realizadas hacia Colombia, en la Tabla 3, se detalla el análisis PESTEL que permite desglosar los aspectos políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos y legales más importantes del contexto logístico.

**Tabla 3**

*Análisis del entorno que incide en la logística de importaciones hacia Colombia*

| Factor   | Detalle  | Tiempo de impacto* |   |   | Tipo de impacto | Fuente              |
|----------|--|--------------------|---|---|-----------------|---------------------|
|          |  | C                  | M | L |                 |                     |
| Político | Acuerdos comerciales   |                    |   |   |                 |                     |
|          | Acuerdo de Complementación Económica suscrito por los estados partes del MERCOSUR y de la Comunidad Andina | X                  |   |   | Positivo        | (Pro-Ecuador, 2019) |
|          | Acuerdo Sobre Facilitación Del Comercio para agilizar los procesos de exportación.                         | X                  |   |   | Positivo        | (OMC, 2017)         |
| Alianzas | Alianza del Pacífico como sistema de integración regional compuesto por Chile, Colombia, México y Perú     |                    |   | X | Positivo        | (MPCEIP, 2019b)     |



| <b>Social</b>  |  |  |   |   |                   |
|--|--|--|---|---|-------------------|
| <b>Extorsión</b>   | <b>Clandestinidad</b>  | <b>Estilo de vida</b>  | <b>Influencia gubernamentales</b>                                   | <b>Preferencias de consumo</b>  |                   |
| Mafias, cárteles o guerrillas roban, extorsionan o secuestran la mercadería en las zonas fronterizas entre Ecuador y Colombia. | Contrabando de mercadería con evasión de impuestos y controles fronterizos | Manifestaciones culturales comunes entre Ecuador y Colombia: gastronomía, música, religión y dialecto. | Fortalecimiento de relaciones bilaterales entre Ecuador y Colombia. | Los principales orígenes de importación de Colombia son Estados Unidos, China y México. Principales proveedores de combustible y derivados de petróleo, así como vehículos, repuestos y partes de transportes como aviones. |                   |
| X  | X  | X  |   | X   |                   |
|  |  |  | X   |   |                   |
|  |  |  |   |   | <b>Negativo</b>   |
|  |  |  |   |   | (Hernández, 2020) |
|  |  |  |   |   | <b>Positivo</b>   |
|  |  |  |   |   | (MSP, 2019)       |
|  |  |  |   |   | <b>Positivo</b>   |
|  |  |  |   |   | (Aguilar, 2004)   |
|  |  |  |   |   | <b>Negativo</b>   |
|  |  |  |   |   | (Ruíz, 2015)      |
|  |  |  |   |   | <b>Negativo</b>   |
|  |  |  |   |   | (Ruíz, 2015)      |

|  | Legal   | Ecológico   | Tecnológico   |  |
|--|---|---|---|--|
|  | <b>Aranceles</b>  | <b>Leyes locales</b>  | <b>Responsabilidad ambiental</b>  | <b>Avances</b>   |
|  | Eliminación de aranceles para productos de primera necesidad como acuerdo bilateral entre Ecuador y Colombia. | Leyes de la República de Colombia para la Facilitación del Comercio y Defensa Comercial | En Ecuador y Colombia no se han establecido políticas ni estrategias asociadas a mitigar el impacto de emisiones de CO2 por servicio de transporte logístico. | Operación de servicios tecnificados de monitoreo de entregas en Ecuador con aplicación de softwares de seguimiento logístico en tiempo real. |
|  | X   | X   | X   | X  |
|  |   |   |   | <b>Positivo</b>  |
|  |   |   |   | (Susaeta, 2018)  |
|  |   |   |   | <b>Negativo</b>  |
|  |   |   |   | (Enríquez, 2017)   |
|  |   |   |   | <b>Negativo</b>  |
|  |   |   |   | (CEPAL, 2010)  |
|  |   |   |   | <b>Positivo</b>  |
|  |   |   |   | (MINCIT, 2019)   |
|  |   |   |   | <b>Positivo</b>  |
|  |   |   |   | (SICE, 2021a)  |

\* Tiempo de impacto: C: Corto plazo M: Mediano Plazo L: Largo plazo

Nota. Elaboración propia a partir de la información de medios oficiales.

En cuanto al aspecto político, dentro de los acuerdos comerciales vigentes, se detalla el suscrito por los estados miembros de la CAN y MERCOSUR, teniendo un impacto positivo a corto plazo debido a su vigencia como herramienta de integración en los últimos 50 años (Ametoglo & Ping, 2016).

Otro de los acuerdos internacionales en los que participan Ecuador y Colombia es el entrado en vigor en febrero del 2017 y por el cual se rige la OMC (Organización Mundial del Comercio). Su objetivo principal es la armonización del comercio fronterizo, simplificando los procedimientos de exportación e importación en un sistema ágil y cooperativo. Uno de los beneficios más representativos de este acuerdo es la reducción de los costos del comercio entre los países miembros en un 14.3% en promedio, con el fin de beneficiar a los pequeños países en desarrollo. Esta medida tiene un impacto positivo a corto plazo, ya que el acuerdo surtirá efecto inmediato una vez lo hayan aceptado, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 3 del artículo X del texto en vigor (OMC, 2017).

Uno de los factores políticos positivos con mayor impacto que se tendrá a largo plazo en el Ecuador es la llamada Alianza del Pacífico, en la que participan países como Chile, Colombia, México y Perú; un bloque de integración económica basado en 4 pilares fundamentales que son la libre movilidad de bienes, servicios, capitales y personas en conjunto con un eje transversal de cooperación (MPCEIP, 2019b). El Ecuador busca un acercamiento directo con el fin de integrar la Alianza, dando un primer paso al enviar una delegación a la XIV Cumbre de la Alianza del Pacífico para iniciar negociaciones y alcanzar los diversos objetivos de integración. En el 2018, el Ecuador solicitó su incorporación a la Alianza del Pacífico en calidad de Estado Asociado, obteniendo una acogida positiva por parte de sus demás miembros, permitiendo así, iniciar los diálogos para impulsar el análisis de los fundamentos y componentes de la actual política comercial de Ecuador (MPCEIP, 2019b).

Entre los aspectos negativos de corto y mediano plazo que causan un mayor impacto en la logística intercambiaria comercial de Ecuador y Colombia, se tiene como principal, la devaluación de la divisa colombiana que incide en otros factores como la demanda de productos colom-

bianos por su bajo precio y, por ende, la concurrencia de ecuatorianos a los pasos fronterizos, limitando el acceso interno a los transportes de carga (Rosales, 2019).

El hecho de que la mano de obra, los insumos y bienes para la producción sean mucho más baratos en Colombia, la adquisición de transportes terrestres para carga es mucho más accesible en el país vecino, dando como resultado que la mayor participación logística sea abarcada por empresas colombianas que ofrecen el mismo servicio logístico por un precio menor en comparación con empresas logísticas ecuatorianas (López et al., 2019).

A todo lo anterior mencionado, se suma la inversión anual que realiza el estado colombiano en infraestructura vial, impulsando así su logística interna; condiciones que Ecuador replicó desde el 2015 y que ha ido decreciendo hasta el 2019 por la deuda interna con el Banco Central del Ecuador, aumentando así la deuda pública y limitando la liquidez para futuros proyectos viales que mejoren aspectos de la logística interna del Ecuador (López et al., 2019). El suceso antes mencionado se traduce en un menor desarrollo de infraestructuras aéreas, portuarias y áreas.

Las agencias ecuatorianas de servicio logístico se ven afectadas indirectamente a corto plazo por las preferencias de consumo de Colombia en productos de orígenes como Estados Unidos, China y México, que abarcan las importaciones colombianas por factores influyentes como precio, disponibilidad, diversidad y facilidad de importe debido a los TLC vigentes entre estos países; las limitantes para empresas ecuatorianas de servicio logístico son la decreciente demanda que repercute en el alza de sus precios, haciendo que sean menos competitivos y menos atractivos para los compradores colombianos que prefieren gestionar su importe con empresas de servicio logístico de su país (Hernández, 2020).

El aspecto social, si bien no influye de manera directa, representa una parte importante en las decisiones de carácter comercial entre dos países. Entre estas está la armonía de las relaciones bilaterales entre homólogos; es por ello que, como un factor positivo a mediano plazo, se considera el fortalecimiento de estas relaciones bilaterales. Ecuador y Colombia han mantenido durante muchas décadas sus relaciones sólidas y prósperas, permitiendo el diálogo y los acuerdos que benefician

a ambos territorios; hoy por hoy, estas relaciones se ven fortalecidas por la constante comunicación que mantienen sus dirigentes presidenciales con el fin de fomentar el libre comercio, el desarrollo de ambos países y el intercambio cultural. Este último concepto guarda una relación común entre ambos países de creencias, gastronomía, estilo de vida y dialecto que permite potenciar la inserción de productos de primera necesidad en el mercado colombiano (Aguilar, 2004; MSP, 2019).

La otra cara del factor social que tiene una incidencia negativa inmediata es la clandestinidad y la extorsión causada por las mafias, cárteles y guerrillas que han hecho su territorio las fronteras entre Ecuador y Colombia. Son grupos de crimen organizado que no puede ser contrarrestados ni eliminados de forma definitiva, ya que obtienen participación y apoyo de la comunidad fronteriza que ahí habita. Las consecuencias irreparables de este factor están alineadas al contrabando de mercadería con evasión de impuestos, aranceles y demás rubros de control fronterizo que ponen en desventaja a los comerciantes que dan cumplimiento con estas exigencias; sumado a esto, se tiene también el robo de las mercaderías y la extorsión de los transportistas que pagan alcúotas para el paso del producto por ciertos sectores dirigidos por estas mafias (Ruíz, 2015).

Para apalea esta compleja situación de desconcierto e inseguridad, algunas empresas de servicio logístico del Ecuador han implementado sistemas de seguimiento en tiempo real para dar seguridad a sus clientes de que su mercadería llegará segura, en buenas condiciones y en el tiempo requerido. Si bien es una inversión extra que puede representar costes asumidos por la propia empresa, son inversiones que permitirán ampliar el mercado a largo plazo, confiriendo posicionamiento a empresas ecuatorianas en el mercado logístico (Susaeta, 2018).

En términos tecnológicos, el Ecuador presenta ciertos avances, pero aún cuenta con limitantes en el sector productivo, paralelas al sector de transporte y carga; ya que, al no invertir en nueva tecnología y equipos para suplir sus operaciones de producción, el cargo de este déficit se ve reflejado en el precio final del producto, aun sin considerar lo que costará enviarlo al cliente final (Enríquez, 2017).

Aunque el tema ambiental no es prioritario en países latinoamericanos, cada vez está tomando mayor fuerza como ícono de identidad o como moneda de cambio en el comercio internacional, ya que las normativas comerciales incluyen apartados en beneficio del ambiente para mitigar el impacto negativo que tiene la producción de bienes y servicios. Algunas empresas de transporte de países en desarrollo están tomando esta imagen para potenciar el marketing de su servicio, ofertando servicios logísticos terrestres con camiones híbridos que reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> y que benefician a la conservación del ambiente. En Ecuador y Colombia no existen leyes que regulen el impacto de estas emisiones; en términos ambientales, este impacto es negativo a largo plazo, ya que el deterioro progresivo de nuestro ecosistema puede fomentar leyes aún más estrictas a futuro, imponiendo aranceles o rubros que intenten mitigar lo que podría controlarse desde ahora (CEPAL, 2010).

Las relaciones de intercambio entre Ecuador y Colombia se encuentran regidas por leyes vigentes que regulan y controlan el comercio justo; estas han sido establecidas desde los inicios del intercambio fronterizo entre las naciones de la región, un beneficio a corto plazo que se ve reflejado en el control de aranceles y la defensa comercial de ambos países (MINCIT, 2019; SICE, 2021a).

## Conclusiones

---

Los resultados obtenidos ofrecen un panorama más detallado sobre los factores intrínsecos al tema de importación de productos al vecino país Colombia y que trasciende a otras líneas de importaciones con países vecinos, teniendo un alcance que abarca desde los productores, importadores, transportistas, clientes, hasta autoridades públicas que se enfrentan a aspectos cotidianos que representan una barrera por superar, la cual no ha logrado ser mitigada en los últimos 10 años y que se ve afectada por los siguientes aspectos:

En el Puente Internacional Rumichaca, las estrategias de los procesos de nacionalización presentan retrasos, lo que genera, a su vez, congestión vehicular por la demanda que se tiene en esta ruta.

Existe un alto nivel de contrabando y extorsión en la frontera con Colombia, lo que limita el acceso de carga vía terrestre y fluvial.

La infraestructura aduanera en el Ecuador no cuenta con un desarrollo potencial en la zona de aforo de exportación, limitando en la última década cumplir con los requerimientos para la generación de un servicio logístico de calidad y la preservación de los bienes.

No se han incentivado ni desarrollado estrategias de competitividad en las empresas de servicio logístico del Ecuador frente a empresas colombianas, limitando la participación de flota vehicular ecuatoriana en procesos de comercio exterior.

Los productos estadounidenses y canadienses tienen mayor relevancia en las importaciones hacia Colombia por costos, variedad y bajos impuestos.

A pesar de que la pandemia no fue un factor determinante dentro del periodo de estudio, la limitante de los datos recabados se ve reflejada en la actual proyección de las exportaciones de Ecuador hacia el mundo, ya que la realidad que acontece en la actualidad es distinta a la del periodo propuesto, lo que abre una nueva oportunidad de investigación con las pautas y temas que aquí se detallan.

En base al desarrollo del presente trabajo y con el fin de incrementar el flujo comercial del Ecuador al vecino país, se recomienda establecer las siguientes estrategias para impulsar las exportaciones. Como primera estrategia se encuentra la inversión pública en énfasis de desarrollar nuevas infraestructuras y dar mantenimiento a las existentes. De igual forma, se debe establecer un trabajo articulado entre los diferentes actores públicos privados que intervienen en el movimiento de mercancías hacia Colombia. Finalmente, se debe realizar una evaluación de los trámites aduaneros con la finalidad de agilizar los mismos para optimizar los tiempos de envío de productos.

# Referencias

---

Aguilar, R. (2004). Colombia - Ecuador Un ejemplo de convivencia (Primera Ed). Universidad del Azuay. <http://abacus.bates.edu/~bframoli/pagina/ecuador/Recursos/colombiaecuador.pdf>

Aguilar, S. y Barroso, J. (2015). La triangulación de datos como estrategia en investigación educativa. *Píxel-Bit. Revista de Medios y Educación*, (47), 73–88. <https://www.redalyc.org/pdf/368/36841180005.pdf>

Aguirre, J., Peña, M. y Duarte, S. (2014). La Comunidad Andina: un paradigma de Integración Económica en Latinoamérica. *Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*, 2(3), 1–27. <https://www.camjol.info/index.php/REICE/article/view/1447/1262>

Ametoglo, M., & Ping, G. (2016). Regional economic Integration and income inequality in Latin America: the case of the Andean Community of Nations. *Journal of Economics and Sustainable Development* Www.liste.Org ISSN, 7(14). <http://unctadstat.unctad.org/>.

Arciniegas, H. (2018). La integración y el desarrollo fronterizo en la comunidad andina. Reflexiones sobre su origen y evolución. *Aldea Mundo*, 23(45), 23–35. <https://www.redalyc.org/journal/543/54356888003/html/>

Banco Mundial. (2018). *Índice de desempeño logístico: Total 1= bajo 5= alto*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=EC>

Bedoya, F. (2000). Desarrollo, globalización e integración fronteriza. *Revista Tendencias*, 1(1), 19–32. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5029692.pdf>

Comunidad Andina. (2021). *Cartilla Mensual: Importaciones Intra Y Extra Comunitarias. Enero- diciembre, 2020*. <https://www.tlc.gov.co/getattachment/acuerdos/vigente/comunidad-andina/contenido/documentos-y-enlaces-de-interes/documentos-can/importaciones-intra-y-ex>

tracomunitarias-can-enero/sg-931-importaciones-intra-y-extra-comunitarias-enero-dic-2020.pdf.aspx

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2010). Infraestructuras de transporte bajas en carbono: experiencias en América Latina. *Boletín FAL*, 291(11), 1–8. [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36173/FAL-291-WEB\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36173/FAL-291-WEB_es.pdf)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/S2000497\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/S2000497_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Comunidad Andina. (2018). *Normas sobre migración en la Comunidad Andina*. [www.comunidadandina.org](http://www.comunidadandina.org)

Efraín Capurro-Tapia, E. I. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio de Las Ciencias*, ISSN-e 2477-8818, Vol. 6, No. 4, 2020 (Ejemplar Dedicado a: Octubre-Diciembre), Págs. 1610-1625, 6(4), 1610–1625. <https://doi.org/10.23857/dc.v6i3.1571>

Enríquez, C. (18 de mayo del 2017). 1% de exportaciones tiene alta tecnología. *El Comercio*, <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/exportaciones-tecnologia-ecuador-industria-manufacturas.html>

Espinosa- Santamaría, D. y Camino, R. (2017). Salvaguardias en Ecuador, ¿Beneficio o Perjuicio?. *CienciAmérica*, 6(3), 83-88. <http://201.159.222.118/openjournal/index.php/uti/article/view/98>

Freire, C. E., Carrera, F. M., Hurtado, G. E., & Matute, J. S. (2022). Análisis de las relaciones internacionales del Ecuador con la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para determinar su efecto en el flujo del comercio internacional de la región. *Información tecnológica*, 33(1), 25-34.

Instituto Nacional de Vías. (2016). *Mapa de carreteras*. <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2512-mapa-de-carreteras-2014b>

López, E., Parra, M. y Montañez, A. (2019). Análisis comparativo de la infraestructura vial entre Colombia y Ecuador en el siglo XXI. *Revista Espacios*, 40(42), <https://www.revistaespacios.com/a19v40n42/19404217.html>

Masapanta, C. (2010). *Movilidad Transfronteriza de la Población Colombo-Ecuatoriana: Desafíos Políticos, Institucionales y Jurídicos desde la Perspectiva Ecuatoriana* [Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/2291>

Matheus, D. (2002). *Situación Actual de las Salvaguardias Intra-comunitarias en la Comunidad Andina*. VII Programa de Pasantías CAN - BID / INTAL. <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/BDA/can-pas-0004.pdf>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2019). *Leyes*. <https://www.mincit.gov.co/ministerio/normograma-sig/procesos-misionales/facilitacion-del-comercio-y-defensa-comercial/leyes>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2021). *Perfil de Ecuador. Exportaciones e Importaciones - Análisis 2009- 2020*. <https://www.mincit.gov.co/getattachment/41eb41c7-fc00-4cd0-8604-cd2ae4fac062/Ecuador.aspx>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2018). *Perfiles Logísticos por Países*. <http://logistica.produccion.gob.ec/?p=416>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2019a). *Boletín de logística, transporte e infraestructura*. <http://logistica.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/07/mayo-aprobado-ff.pdf>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2019b). *Ecuador más cerca de la Alianza del Pacífico*. <https://www.produccion.gob.ec/ecuador-mas-cerca-de-la-alianza-del-pacifico/>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2021). <https://www.produccion.gob.ec/>

Ministerio de Salud Pública. (2019). *Ecuador y Colombia fortalecen relaciones bilaterales durante el VIII Gabinete realizado en Cali*.

<https://www.salud.gob.ec/ecuador-y-colombia-fortalecen-relaciones-bilaterales-durante-el-viii-gabinete-realizado-en-cali/>

Moreno, A. y Sancho. S. (2017). *Efectos de las zonas de integración fronteriza Colombia– ECUADOR- Perú. Documento Técnico No. 15.* Banco Central del Ecuador. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec15.pdf>

Okuda, M. y Gómez- Restrepo, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, 34(1), 118–124. <https://www.redalyc.org/pdf/806/80628403009.pdf>

Organización Mundial del Comercio. (2017). Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/tfa-nov14\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfa-nov14_s.htm)

ProEcuador. (2021). *Guía del Exportador.* <https://www.proecuador.gob.ec/guia-del-exportador/>

Rosales, J. L. (2019). La pérdida de valor del peso colombiano se siente en Ecuador. *Revista Líderes.* <https://www.revistalideres.ec/lideres/perdida-peso-colombiano-ecuador-comercio.html>

Ruíz, G. (2015). Rutas fronterizas del contrabando en Ecuador. *Perfil Criminológico*, (15), 3-6 <https://www.fiscalia.gob.ec/images/PerfilCriminologico/criminologico15.pdf>

Sánchez, T. y León, L. (2018). *La Política Económica en la Gestión Empresarial.* UTMACH. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12489/1/LaPoliticaEconomica-y-LaGestionEmpresarial.pdf>

Silvestrini, M. y Vargas, J. (2008). *Fuentes de información primarias, secundarias y terciarias. Fuentes de información.* <http://ponce.inter.edu/cai/manuales/FUENTES-PRIMARIA.pdf>

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. (2012). *La Integración Fronteriza en el Marco del Proceso de Convergencia de América Latina y El Caribe.* <https://biblioteca.olade.org/opac-tmpl/Documentos/cg00410.pdf>

Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (2021a). *Acuerdo de Complementación Económica suscrito entre los Gobiernos [...].* [http://www.sice.oas.org/Trade/mrcsrac/eca1\\_s.asp#TÍTULO\\_I\\_](http://www.sice.oas.org/Trade/mrcsrac/eca1_s.asp#TÍTULO_I_)

Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (2021b). *DECI- SIÓN 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257*. <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec399s.asp>

Susaeta, D. (2018). Logística y transporte en el nuevo milenio. *Perspectiva*. <https://perspectiva.ide.edu.ec/investiga/2018/03/15/logistica-y-transporte-en-el-nuevo-milenio-2/>

Tonon Ordóñez, L. B., Pinos Luzuriaga, L. G., Albornoz Flores, A. C., García Flores, P. E., Tonon Ordóñez, L. B., Pinos Luzuriaga, L. G., Albornoz Flores, A. C., & García Flores, P. E. (2019). Elasticidad-renta del comercio bilateral mediante el Modelo Gravitacional. Caso Ecuador. *Revista Economía y Política*, 30, 131–152. [http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2477-90752019000200131&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2477-90752019000200131&lng=es&nrm=iso&tlng=es)

Tres, J. (2016). *Cinco razones por las que los acuerdos comerciales son importantes para América Latina y el Caribe*. Más allá de las fronteras. <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/cinco-razones-por-las-que-los-acuerdos-comerciales-son-importantes-para-america-latina-y-el-caribe/>