

IMPLEMENTACIÓN DE SALVAGUARDIAS A PRODUCTOS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y LOS INGRESOS PERCIBIDOS POR CONCEPTO DE MOVILIZACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CARCHI.

IMPLEMENTACIÓN DE SALVAGUARDIAS A PRODUCTOS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y LOS INGRESOS PERCIBIDOS POR CONCEPTO DE MOVILIZACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CARCHI

MIKE JOFFRE CORAL ERAZO



Diplomado en Proyectos de Desarrollo por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Ecuador. Diplomado en Diseño Curricular por Competencias por la Universidad Técnica de Ambato. Economista por la Universidad Central del Ecuador. Función actual: Director Académico de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

SONIA MARILÚ MALQUÍN VERA



Diplomado en Tributación por la Universidad Técnica Particular de Loja. Diplomado en Diseño Curricular por Competencias por la Universidad Técnica de Ambato. Ingeniera Comercial por la Escuela Politécnica Javeriana. Licenciada en Contabilidad y Auditoría – CPA por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Función actual: Docente Titular Agregado en la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

IVÁN ALIRIO REALPE CABRERA



Ingeniero en Comercio Exterior e Integración Universidad Tecnológica Equinoccial, Quito. Tecnólogo en Administración Aduanera. Actualmente cursando Maestría en Gestión y logística del Transporte multimodal en la Universidad Central, Quito. Docente Ocasional TC por contrato en la E.C.E.Y.N.I de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, desde 2010. Coordinador TC de la ECEYNCI desde 2013. Coordinador de Nivelación SNNA-UPEC desde 2015.

(Entregado 05/08/2015 – Revisado 19/08/2015)

Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)
Carrera de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional
mike.coral@upec.edu.ec
sonia.malquin@upec.edu.ec
ivan.realpe@upec.edu.ec

Enero – Diciembre 2015
Economista Mike Joffre Coral Erazo/ Ingeniera Sonia Marilú Malquín Vera/ Ingeniero Iván Alirio Realpe Cabrera
(UPEC-Ecuador)

Resumen

La implementación de las salvaguardias a las importaciones de productos de Colombia aplicada por Ecuador como medida temporal de defensa comercial a partir del marzo del 2015, incide directamente en las operaciones que desarrollan los territorios fronterizos que se dedican a la prestación de servicios de transporte de carga internacional.

El peso neto manifestado en cada Declaración aduanera de importación (DAI) 2015, con respecto a su similar en el 2014 presentó una reducción en el mes de enero del 16%; el mes de febrero con el 9%; el mes de marzo con el 29%; el mes de abril por lo contrario se importó más; en el mes de mayo con el 6% y finalmente en el mes de junio con un 3%. En total para el I semestre 2015, se registró una disminución aproximada en relación al peso neto declarado de 21706 TM.

Los viajes generados por la operación de cruce de frontera del I semestre 2014 en comparación a su similar en el 2015, determinan una reducción del 21% equivalente a 4625 viajes, Además, en lo que respecta al valor total del flete declarado por las operaciones de transporte internacional se establece una reducción del 20% equivalente a \$5.008.834,19.

Palabras clave: *salvaguardia – transporte- movilización de carga.*

Abstract

The implementation of safeguards on imports of Colombia's products applied by Ecuador as a temporary measure to protect trade since March 2015, affects directly the operations develop by the border areas engaged in the provision of international freight

The net weight expressed in each Customs Import Declaration (DAI) 2015, with respect to its counterpart in 2014 showed a reduction in January of 16%; in February 0%; in March 29%; but in April by otherwise it imported more; in May 6% and finally in June 3%. In total for the first half 2015, an approximate decrease was registered in relation to the declared net weight of 21706 t.

The trips generated by the operation of border crossing of the first half 2015 compared to its counterpart in 2014, determine a reduction of 21% equal to 4625 trips, Also, talking some to total value of declared freight by the international transport operations, there was a reduction of 20% equal to \$5.008.834,19.

Keywords: *safeguard – Mean of transportation- Merchandise carriage*

Enero – Diciembre 2015

Economista Mike Joffre Coral Erazo/ Ingeniera Sonia Marilú Malquín Vera/ Ingeniero Iván Alirio Realpe Cabrera
(UPEC-Ecuador)

1. Introducción

La situación actual de la economía mundial se mantiene en incertidumbre “a pesar de los mejores resultados de la economía de Estados Unidos, las perspectivas económicas globales siguen siendo moderadas para los próximos años. El crecimiento en Europa sigue siendo sólo marginalmente positivo y, hasta ahora, el crecimiento de Japón no ha arrancado significativamente. En China, la segunda economía más grande del mundo, el crecimiento ha disminuido y se espera que siga desacelerando” (BID, 2015,pag.5), esta realidad hace prever una disminución en los flujos comerciales de importaciones y exportaciones a nivel global.

Para el caso de la economía ecuatoriana las implicaciones de carácter comercial son mayormente visibles por cuanto el gobierno en su manejo económico no cuenta con una política cambiaria y monetaria independiente, debido a la implementación del sistema de dolarización en el año 1999.

En este contexto Ecuador experimenta fenómenos económicos como la apreciación del dólar que ha provocado un abaratamiento de las importaciones y la caída del precio del petróleo que representa la principal fuente de ingresos de las exportaciones ecuatorianas, mismos que afectan directamente al equilibrio de la balanza de pagos. Las políticas macroeconómicas que adoptó Ecuador frente a la caída de petróleo a través de la implementación de salvaguardias a las importaciones de productos provenientes de Colombia a partir del marzo del 2015, incide directamente en las operaciones que desarrollan los territorios fronterizos que se dedican a la prestación de servicios de transporte de carga internacional.

Serna

Hernando Economista, especialista en integración física y fronteriza, considera que “este tipo de medidas se reflejan de inmediato en el comportamiento de los flujos de las personas, la demanda de servicios, el intercambio comercial y su direccionamiento. Si las medidas y políticas perduran en el tiempo, pueden tener influencia en el comportamiento socio-económico de sus habitantes, el empleo, las inversiones en los sectores productivos, cambio de estilos de vida, hábitos de trabajo, tipo de urbanización, planes urbanos, etc.” (BID, 2014,pag.35)

Bajo este contexto, el presente trabajo puntualiza la realización de un diagnóstico que permite determinar cómo incide la implementación de las salvaguardias a los ingresos percibidos por concepto de movilización de carga de importación en el sector de transporte de carga pesada del Carchi.

2. Materiales y métodos

La presente investigación parte de un estudio cuantitativo determinado a través de datos estadísticos - base plana de Excel - suministrada por CobusGroup, socio virtual que tiene como finalidad brindar información actualizada de operaciones de movilización de carga de importación en

Enero – Diciembre 2015

Economista Mike Joffre Coral Erazo/ Ingeniera Sonia Marilú Malquín Vera/ Ingeniero Iván Alirio Realpe Cabrera
(UPEC-Ecuador)

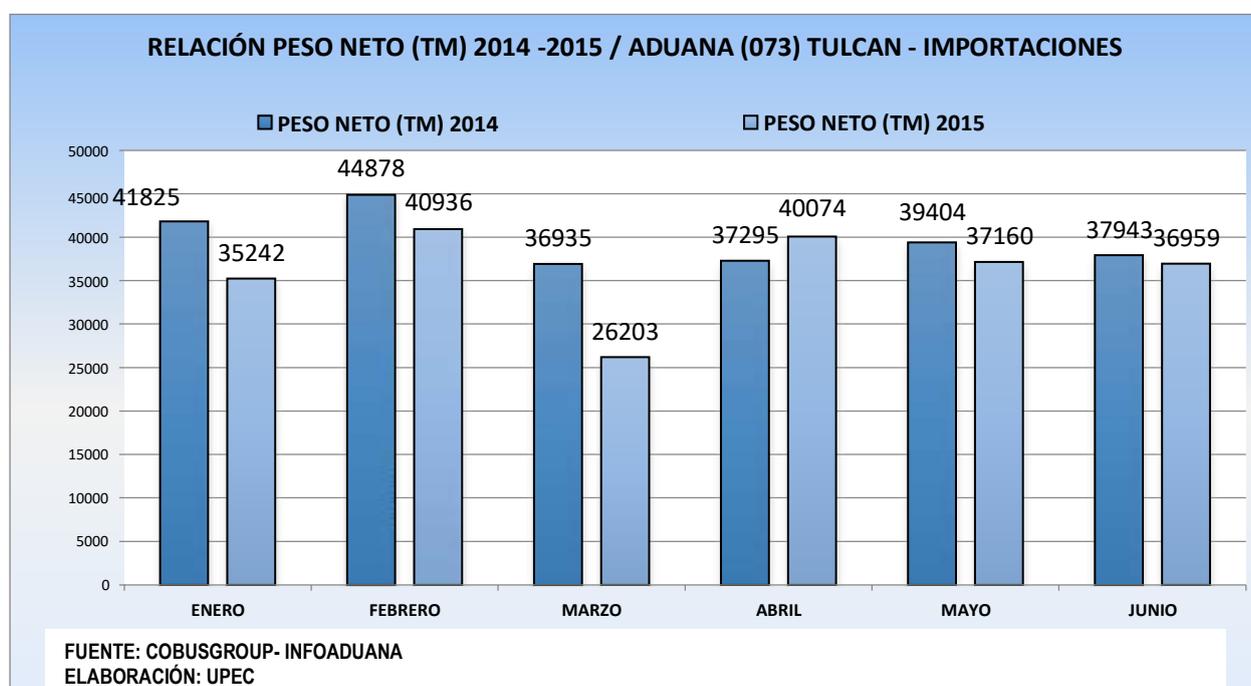
IMPLEMENTACIÓN DE SALVAGUARDIAS A PRODUCTOS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y LOS INGRESOS PERCIBIDOS POR CONCEPTO DE MOVILIZACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CARCHI.

la frontera Norte del Ecuador, para lo cual se utilizó como parámetro de búsqueda la aduana de Tulcán.

Por lo tanto, la población objeto de estudio son las empresas de transporte de carga pesada del Carchi que generan movimientos de importación a través de la operación de cruce de frontera, estableciendo como un segundo parámetro de análisis el peso neto declarado.

3. Resultados y discusión

GRÁFICO N° 1: ANÁLISIS COMPARATIVO RELACIÓN DE PESO



Existe una reducción de las importaciones (2015) en base al peso neto manifestado en cada Declaración aduanera de importación (DAI) con respecto a su similar en el año 2014.

Esta disminución es representativa porcentualmente: en el mes de enero con el 16%; el mes de febrero con el 9%; el mes de marzo con el 29%; el mes de abril por lo contrario se importó más; en el mes de mayo con el 6% y finalmente en el mes de junio con un 3%. En total para el I semestre 2015, se registró una disminución en relación al peso neto declarado de aproximadamente 21706 tm.

IMPLEMENTACIÓN DE SALVAGUARDIAS A PRODUCTOS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y LOS INGRESOS PERCIBIDOS POR CONCEPTO DE MOVILIZACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CARCHI.

GRÁFICO N° 2: PARTICIPACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO – ORIGEN

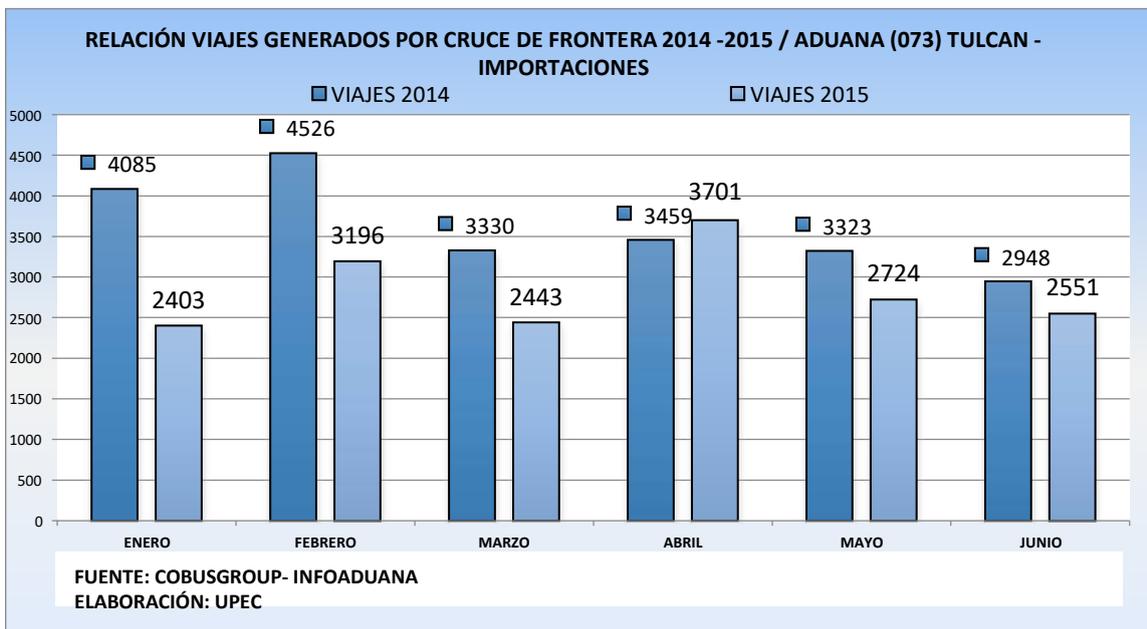


Representativamente, considerando el diagnóstico realizado a 1174 palcas registradas con mercancías de importación en el año 2014. Se identificó que el parque automotor está conformado por el 65% de tracto camiones y el 35% de camiones; más aún la relación de viajes generados establece que existe mayor frecuencia de cruce de frontera de camiones (69%) en relación a tracto camiones (31%).

Además, se determinó que el 80% de los vehículos que cruzan la frontera con carga de importación son de Colombia.

FUENTE: COBUSGROUP – INFOADUANA / MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA
ELABORACIÓN: UPEC

GRÁFICO N° 3: ANÁLISIS COMPARATIVO RELACIÓN DE VIAJES GENERADOS



Enero – Diciembre 2015

Economista Mike Joffre Coral Erazo/ Ingeniera Sonia Marilú Malquín Vera/ Ingeniero Iván Alirio Realpe Cabrera (UPEC-Ecuador)

IMPLEMENTACIÓN DE SALVAGUARDIAS A PRODUCTOS PROVENIENTES DE COLOMBIA Y LOS INGRESOS PERCIBIDOS POR CONCEPTO DE MOVILIZACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DEL CARCHI.

TABLA N° 1: ANÁLISIS COMPARATIVO EN RELACIÓN VIAJES GENERADOS

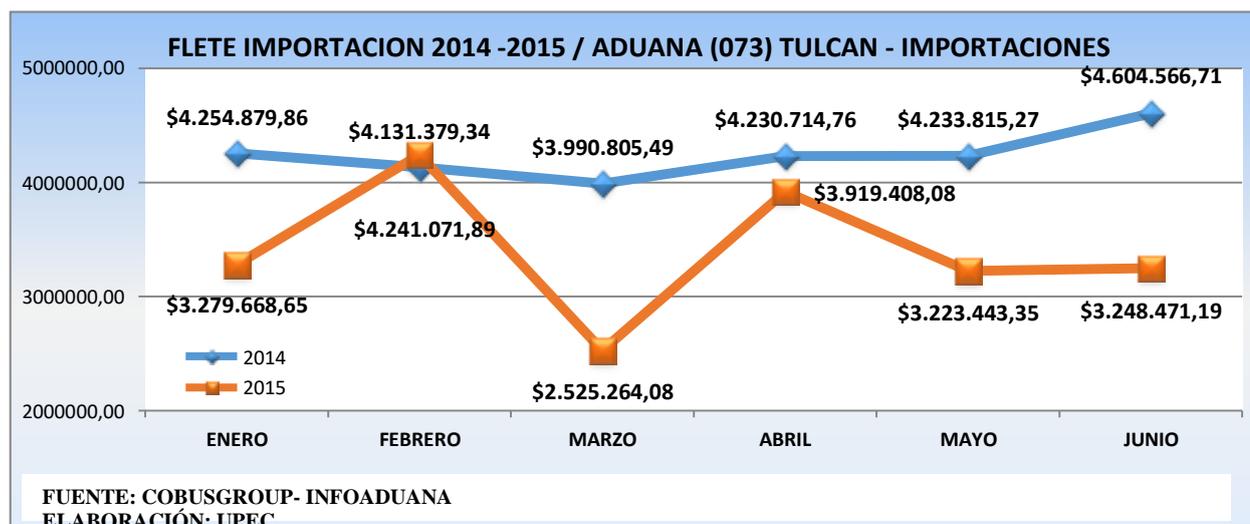
MESES	TM	2014					TOTAL	MESES	TM	2015					TOTAL
		CAMIÓN		TRAILER						CAMIÓN		TRAILER			
		2 EJES	3 EJES	2 EJES	3 EJES	2 EJES				3 EJES	2 EJES	3 EJES	2 EJES	3 EJES	
ENERO	41825	2719	82	118	1166	4085	ENERO	35242	1494	13	45	851	2403		
FEBRERO	44878	3098	82	130	1217	4526	FEBRERO	40936	2170	16	50	960	3196		
MARZO	36935	2117	65	97	1051	3330	MARZO	26203	1820	12	23	588	2443		
ABRIL	37295	2230	65	98	1066	3459	ABRIL	40074	2365	36	116	1185	3701		
MAYO	39404	2333	67	102	821	3323	MAYO	37160	1768	12	38	906	2724		
JUNIO	37943	1608	61	105	1174	2948	JUNIO	36959	1595	11	27	918	2551		
TOTAL	238279	14105	422	649	6496	21670	TOTAL	216573	11211	100	299	5408	17018		

FUENTE: COBUSGROUP- INFOADUANA
ELABORACIÓN: UPEC

Del total de viajes generados en el primer semestre 2014 y su similar en el 2015 (IS2014=21670 y ISEM2015=17018), se establece una reducción del 21% equivalente a 4625 viajes del periodo base.

Además, en lo que respecta al flete generado por las operaciones de transporte internacional detallado en los manifiestos electrónicos, presenta la siguiente información:

GRÁFICO N° 4: ANÁLISIS COMPARATIVO EN RELACIÓN DEL FLETE



Del presente análisis podemos inferir que del valor total del flete declarado en el primer semestre 2014 y su similar en el 2015 (FLETE2014= \$25.446.161,43 y FLETE2015= \$20.437.327,24), se establece una reducción del 20% aproximadamente a \$5.008.834,19.

Enero – Diciembre 2015

Economista Mike Joffre Coral Erazo/ Ingeniera Sonia Marilú Malquín Vera/ Ingeniero Iván Alirio Realpe Cabrera (UPEC-Ecuador)

4. Conclusiones

- De 1174 placas registradas en la operación de cruce de frontera con mercancías de importación, se identificó que el parque automotor está conformado por el 65% de tracto camiones y el 35% de camiones.
- La relación de viajes generados establece que existe mayor frecuencia de cruce de frontera de camiones (69%) que de tracto camiones (31%).
- El 80% de vehículos que registraron la operación de cruce de frontera con mercancías de importación en el periodo de estudio, son vehículos habilitados para el efecto de registro colombiano.
- La mayor reducción de importaciones (2015) en base al peso neto manifestado en cada Declaración aduanera de importación (DAI) está determinada por el 29% en el mes de marzo, periodo en el cual Ecuador implementó la medida temporal de defensa comercial.
- El flete declarado en el primer semestre 2014 y su similar en el 2015 (FLETE2014= \$25.446.161,43 y FLETE2015= \$20.437.327,24), establece una reducción del 20% equivalente aproximadamente a \$5.008.834,19.

5. Recomendaciones

- Las políticas que se adopten para minimizar el impacto socioeconómico de estas medidas temporales de defensa comercial deben ser adecuadas a la realidad específica de las zonas de frontera.
- La universidad debe generar estudios socioeconómicos que permitan identificar las realidades imperantes del sector de transporte de carga pesada del Carchi, sus impactos y las medidas para manejarlos.

6. Referencias bibliográficas

- BID. (2014). desarrollo regional y local y la cooperación transfronteriza. *integracion & negocios*, 155. BID. (2015). informe macroeconómico de américa latina y el caribe, BID.