

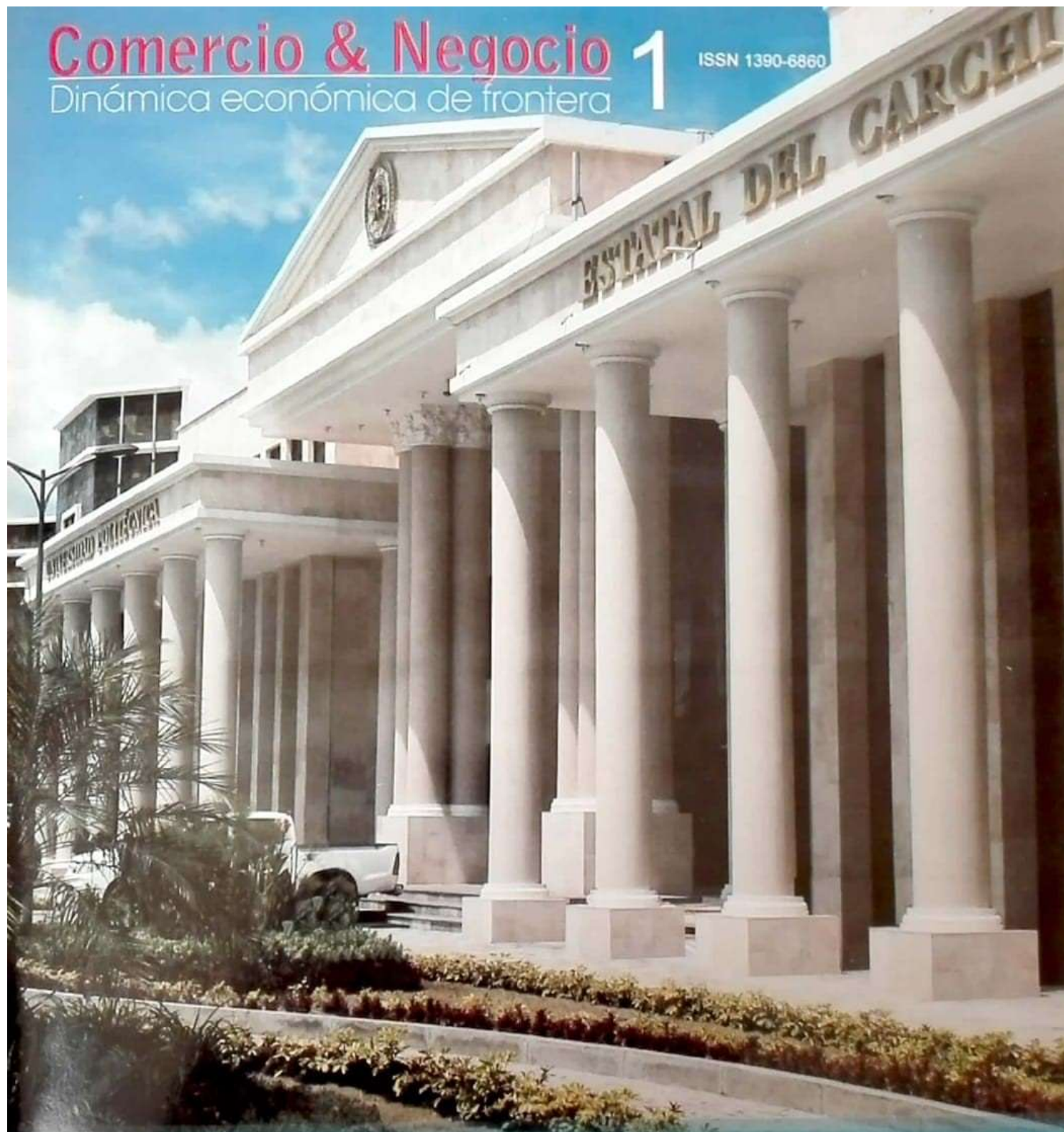
Comercio & Negocio

Dinámica económica de frontera

1

ISSN 1390-6860

ESTATAL DEL CARCHI



ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**SOMOS PARTES DE PAIS Y ESTAMOS
COMPROMETIDOS**

COORDINANDO PROGRESO

Somos una corporación de 29 compañías y cinco cooperativas de transporte de carga pesada.

Nuestro propósito, salvaguardar los intereses de sus asociados, brindando un servicio eficiente y de calidad con una flota de alrededor de 700 camiones que movilizan mercancías a nivel nacional e internacional.

Econ. Guillermo Pozo O.

PRESIDENTE

Lic. Mario Hernández

SECRETARIO

Ing. Byron Ruano P.

JEFE DE OPERACIONES

Panamericana Sur Sector el Obelisco

Teléfonos: 06-22-45-203/062245-195

Terminal Logística 06-2990-472

Email: acoiaction@hotmail.com

www.atpcarchi.com

EDITORIAL






La nueva Ley Orgánica de Educación Superior, publicado en octubre de 2010 cambia el escenario de todas las instituciones de educación superior del país. En este sentido la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y particularmente la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial internacional a través de este medio de comunicación masiva convoca a ser parte de un nuevo reto carchense, al tiempo que invitamos al público en general a participar de los conocimientos generados en las aulas, laboratorios y su campo de investigación.

Comercio & Negociación nace como una revista que permite que permite divulgar la opinión de nuestros estudiantes, docentes, autoridades; pensamientos de quienes están involucrados en el quehacer comercial de la Zona Norte del país; análisis en materia de política comercial, con imágenes llenas de color y con un lenguaje sencillo y atractivo, pero no por ello menos riguroso, propios de una institución de educación superior. Hoy abre sus páginas para convertirse en el principal medio de difusión del trabajo que se efectúa en la escuela de Comercio Exterior de la UPEC.

La revista Comercio & Negocio tiene como objetivo, poner a futuro orientaciones del proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, negocios, transporte, consumo, inversión para – de esta manera – generar incentivos que impulsen la toma de decisiones.

Comercio & Negocio ¡Dinámica económica de frontera

CONTENIDO

| | |
|--|---|
|  <p>HISTORIAS</p> <p>Emprendimiento Las sandalias que se fabrican en Tulcán</p> |  <p>ENTREVISTA Cara y Cruz Dos países, dos visiones sobre el transporte</p> |
| <p>TESTIMONIO</p> <p>El “Cacharro” Zabulón Montenegro tulcaneco de 76 años de edad</p>  | <p>A FONDO</p> <p>Aduana, cero papeles Santiago León, Exdirector General Senae</p>  |
| <p>GRÁFICA</p> <p>Giras Académicas Estudiantes de la Escuela de Comercio Exterior.</p>  | |

ENTREVISTA

Cara y cruz



Dos países, dos visiones sobre el transporte



Ec. Guillermo Pozo
Presidente
Asociación de
Transporte Pesado
Del Carchi.

Ing. Liliana Montenegro

Ing. Jonathan Mora

El transporte pesado en la zona de frontera, dinamiza la economía de las ciudades de Tulcán e Ipiales (Colombia) pero los múltiples problemas entre transportistas, comerciantes y la falta de visión de las autoridades hace que no se vislumbre un futuro alentador para la zona, que podría perder la hegemonía de ser el puerto seco más importante del país.

Así lo dejan entrever los presidentes de los gremios del transporte de los dos países, Guillermo Pozo de Ecuador y Oscar Villota de Colombia.

En estas entrevistas se analiza la puesta en marcha del paso directo de mercancías en la frontera Tulcán – Ipiales y la situación actual del transporte.



Aclarando que las entrevistas aquí publicadas se realizaron una semana antes de que inicie el paro.

Guillermo Pozo

¿De qué manera influye el transporte pesado de carga en la economía de Tulcán?

Es un sector muy importante más aun cuando en nuestra provincia no existen muchas fuentes de trabajo, siendo el transporte de carga con sus diferentes modalidades quienes han sido el principal motor de desarrollo de nuestra provincia.

¿Cómo está operando actualmente el transporte de carga pesada en Tulcán?

Cuando hablamos de contenedores, carga líquida, niñeras como modo de transporte aplicamos el peso directo hacia Colombia, mas ahora, nuestra Asociación decidió incursionar con el transporte directo en Colombia con carga seca terminando la relación que se tenía con la Asociación Colombiana de camioneros.

¿el convenio que ustedes tienen firmado con la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), se verá afectado por la puesta en marcha del país directo?

La verdad es un convenio de caballeros que teníamos, incluso está en contra de lo que dice la Normativa Andina. Pienso que son retos que todos vamos a tener que afrontarlos y lo importante es no volver a caer en el mismo sistema de intermediarios que tanto daño nos ha hecho, sobre todo las grandes empresas colombianas acá en Ecuador captando al cliente y ofreciendo el servicio origen destino solo utilizando al camionero tanto ecuatoriano como colombiano.

¿Por qué no se venía aplicando el artículo 21 de la decisión 399 de la CAN si esta está aprobada por los países andinos desde el año 1977?

Bueno, como les dije hace un momento, la verdad es que fue un acuerdo de caballeros, donde los transportistas de Colombia no ingresaban acá y nosotros no ingresábamos a Colombia, pero únicamente en la modalidad de carga seca, pero nos damos cuenta que las empresas fueron desarrollando un servicio diferente en el sentido de manejar contenedores o furgones; entonces esas empresas ya están haciendo paso directo.

¿Hablando del paso directo de mercancías, el transporte pesado, considera que esta es una ventaja o desventaja para el sector?

En realidad, depende de cómo lo mire uno, depende de la actitud que tomemos para volver nuevamente a ser competitivos y poder mejorar y renovar nuestra flota vehicular.

¿hay unanimidad por parte de los transportistas del Carchi por adoptar este sistema de paso directo de mercancías?

Bueno, aproximadamente hace un mes y medio se convocó a una asamblea donde se puso en conocimiento una carta de la ACC de Nariño, donde eran enfáticos de que en vista de que había vehículos que ya estaban incursionado en Colombia y que prácticamente ya se había roto el pacto que teníamos ellos también se venían con todo al lado ecuatoriano en relación a esa carta las empresas ecuatorianas decidieron no seguir adoptando el acuerdo que teníamos, se resolvió quien quiera hacerlo, quien vea que es una oportunidad, tiene la libertad de hacerlo.

¿Ustedes como gremio de transporte tendrían alguna contrariedad para que los transportistas colombianos ingresen ya en este momento hacer el paso directo?

Más bien nuestro pedido ha sido que tratemos de unirnos con ellos, hacer una alianza para tratar de ir y captar la carga y dar y dar un servicio como empresas, pero la verdad es que los transportistas de Nariño no están organizados empresarialmente, ellos quieren seguir trabajando como hombre camión y no hay un camión de actitud entonces, quieren seguir siendo parte de las empresas coordinadoras tienen un convenio con nosotros en donde tienen que entregarnos el 100% de la carga a la Asociación, creo que este es el camino que tenemos, también estamos trabajando en alternativas para darle valor agregado al cliente.

¿Existe alguna fecha límite para la aplicación de este paso directo?

Para el mes de octubre se iba a desarrollar este proyecto, pero la verdad parece que nos va a tomar un poco más de tiempo, Estamos reuniéndonos, buscando acercamientos con el gobierno actual, pidiendo ayuda en algunos proyectos que estamos trabajando, para de alguna manera volvernos más competitivos.

¿Habrá consecuencias en las fronteras Tulcán e Ipiales por la ejecución del paso directo?

Más bien considero que es momento que todos veamos que a mediano o largo plazo todos vamos a tener una competencia que hasta ahora no la



hemos tenido. Ustedes se dan cuenta que el único peso que hay por carretera es el nuestro en las rutas Ecuador – Colombia, pero los gobiernos están trabajando en la opción del puente de San Miguel (Oriente) el momento que tengamos una competencia creo que va hacer muy grave. Entonces si no nos adelantamos a ese acontecimiento prácticamente Tulcán – Ipiales, Nariño y Carchi se convertirían en unos pueblos abandonados.

¿Usted estaría de acuerdo con la formación de grandes empresas de transporte pesado, a través de la unión de cinco o más empresas pequeñas que existen en la ciudad?

Esa es la idea más lamentablemente, los vehículos todavía siguen siendo de las personas y no son capital de la empresa, por lo tanto, tendremos que hacer un verdadero diagnóstico para encontrar cual debe ser el camino de la manera más técnica posible para que la orientación a nuestra gente sea la mejor.

¿Ha existido y hay algún acercamiento entre los dos ¿este es el tema?

Enviamos una carta a la Presidencia de la República, a los diferentes Ministerios de la Producción, Transporte, Relaciones Exteriores, también al embajador de Ecuador en Colombia para que nos dé una audiencia con el Ministro de Transporte (de Colombia) para mirar si tenemos o no el apoyo. Hemos buscado también el acceso con tu autoridad con el gobernador, alcalde y prefecto y vamos a pedir todas las fuerzas vivas de aquí de la provincia. brinde el apoyo a todos los proyectos que se ha venido trabajando como asociación.

¿Qué acciones se está tomando para aumentar la competitividad del sector?

Estamos trabajando en proyectos para combatir la informalidad y que sema con la Ley de Tránsito, la misma vuelta que se debe tener una tarifa por kilómetro recorrido. Queremos que ya no se maneje por unidad, sino que decrete por kilómetro. Me parece que la manera en la que trabaja es muy perversa, tiene el carro completamente lleno para poder cobrar un buen flete. Uno de los proyectos más importantes que pensamos que es muy beneficioso para el país y para nosotros es el proyecto de chatarización. El gobierno subió el bono de chatarización de 12.000 a 28.000 dólares, pero estamos pidiendo que nos demoremos en vehículos del año 2.006 en adelante. Eso sería una alternativa para nuestra gente. En las condiciones que tenemos se demorarían toda una vida para poder pagar un El vehículo. Entonces, buscamos Aso quien pueda tener el gobierno que el ahorro que sea necesario para ayudar a que los vehículos nazcan. que no pasarían de los 50.000 dólares puestos acá y en perfectas condiciones técnicas como lo son los vehículos nuevos. Esperemos que

este proyecto sea apoyado por el gobierno. ¿Se ha encontrado muchas otras acciones para ser más competitivos? Hemos planteado la creación de la Zona de Actividades Logísticas, que no se queda como un estudio, sino que queremos que se concrete y por qué vamos a pedir que el gobierno se haga la compra de los terrenos, que se comience a implementar la infraestructura y nosotros en cambio encargarnos de la inversión y la inversión y volver a un poco más competitivo manejando la parte logística al cliente en la parte de distribución de carga.

¿El parque automotor de Carchi está listo para operar en condiciones de paso directo?

Lo que pasó es que lamentablemente, según lo que dice la decisión, 399 hay límites, en el sentido, por decir un ejemplo, una clientela, 20 caracteres para manejar, que hace la empresa este momento está en la capacidad de ajustarse a lo que dice la decisión, porque los vehículos tienen que ser de la empresa, tienen que estar habilitados para la misma empresa para poder hacer tránsitos. Las empresas que forman parte de la Asociación están en la capacidad de ajustarse a lo que dice la decisión, porque los vehículos tienen que ser de la empresa, tienen que estar habilitados a la misma empresa para poder hacer tránsitos.

¿Las empresas que forman parte de la Asociación están en la capacidad de endeudarse con organismos financieros nacionales o de la CAN para mejorar sus unidades?

La idea es, primero, encontrar lo más importante, la carga, porque mientras tengamos carga, creo que nuestra gente va poder seguir endeudándose en un vehículo nuevo, pero sí en cambio ahuyentamos el movimiento de las mercancías por nuestro sector y seguimos con una posición de no al paso directo, o no al comercio, lo que estamos haciendo es dándole en bandeja de plata nuestro trabajo al mar.

Creo que es la óptica que cada quien tenga si lo ven al paso directo como al que no se va destruir, realmente va destruir a quien lo mire así, y quien vea como una oportunidad, va a ser una verdadera oportunidad.



Oscar Villota Presidente
De Asociación de Camioneros
De Colombia sección Ipiales.

Oscar Villota

¿De qué manera influye el Transporte Pesado de Carga en la economía de Ipiales?

El transporte pesado de carga es fundamental en el comercio de Ipiales y Tulcán. Lo estamos dejando desear por convenios que han hecho nuestros gobiernos y sin consultar a los entes que estamos dentro de esta situación. Pienso que antes de firmar cualquier convenio se debería comunicar a los gremios y a la comunidad tanto de Ipiales como de Tulcán y determinar si es necesario o no, y ver qué es lo que podemos hacer

¿Cómo está operando actualmente el transporte de carga pesada en Ipiales?

Lo vemos con gran preocupación porque vivimos del comercio internacional. Para nadie es un secreto que Ipiales no tiene industrias, no produce la carga propia y el único que produce es la papa que no da abasto para todos los vehículos que hay pues vemos como en esta Comunidad Andina hablan de un transporte internacional donde nosotros nos sentimos desplazados por los transportadores de Ecuador, Venezuela y Perú. Para nuestro dinero es muy preocupante esta situación.

¿Por qué no se venía aplicando el artículo 21 la decisión 399 de la CAN si está aprobado por los países andinos desde el año 1997?

Cuando se sacó a la luz la decisión 399 en 1997 nosotros entramos a Ecuador y Venezuela, pero estos países vieron que Colombia tenía un parque automotor supremamente grande y no tenía convenios que nosotros entremos a su territorio. Si Venezuela no soportó la capacidad

de la flota internacional del transporte pesado de carga menos. Ecuador. Nuestro gobierno no se pronunció en su momento, pero sí el transporte ecuatoriano en complicidad con las autoridades del Ecuador, porque se recién hicieron un convenio aquí en la frontera en el cual se prohibió que se nos venda combustible tal es el caso que nosotros podemos ir a la cárcel si nos encuentran cargando combustible en el territorio ecuatoriano.

¿Usted tiene un manifiesto que existe un convenio entre la Asociación de Transporte Pesado del Carchi y la Asociación Colombiana de Camioneros, sección Ipiales Este convenio, de qué manera influye? en el paso directo de mercancías?

Escudándose con tanqueros, niñeras y refrigerados como cargas especiales permitimos que sigan ingresando a nuestro país con la condición de que nos respeten la carga seca para nosotros seguir haciendo transbordo. Hace tres meses personas inescrupulosas que ven el negocio empezaron a ingresar con sus unidades en Colombia, faltando al convenio y no contentos con esto, incitaron a los señores transportistas del Perú hacer lo mismo.

¿Hablando del paso directo de las mercancías, el transportista pesado considera que esta es una ventaja o desventaja para el sector?

Hablando del transporte, con paso directo, con precios similares en lo que respecta a combustible y tarifas internacionales para fletes sería rentable para todos, pero esto es algo que no se va a dar. Venezuela tiene combustible supremamente bajo y Ecuador es un país que subsidia el combustible más aquí los senadores colombianos han hecho una lucha porque se baje 1,000 pesos Y no lo han conseguido, por lo tanto, no le veo rentabilidad para los transportadores colombianos, pero para los transportadores ecuatorianos, peruanos Y venezolanos es Súper rentable porque cotizan los fletes a un menor precio por la cuestión del combustible.

Sabiendo que desde el año 1997 la decisión 399 explica las formas de operación del paso directo Y qué no se lo ha hecho hasta hoy ¿qué están haciendo en el 2011? ¿De dónde la nace la idea para la aplicación de esta parte de la 399?

En su momento quien propone el paso directo son los transportistas ecuatorianos, vieron que esto es conveniente por la extensión de territorio que tenemos con varios frentes de trabajo como: Ipiales, la costa pacífica, la costa atlántica, Cali, Bogotá, más esa productividad es para los colombianos. Sin exagerar hay tres veces Ecuador en Colombia.

Por otro lado, existen intereses prácticamente de un monopolio del Carchi que está acrecentando su fortuna aquí en Colombia, no solo con el transporte sino con el contrabando de combustible han llegado a la modificación del diseño de los vehículos para poner tanques hasta 500 galones.

Hay alguna fecha establecida para poner en marcha el paso directo o no se sabe cuándo se pondrá en marcha esto.

La normativa siempre ha estado, lo que los gobiernos centrales no saben es que el paso directo traerá consecuencia a los países andinos. Desconocen que en las fronteras existe desempleo hambre y si esta normativa se aplica, Tulcán e Ipiales, padecerían de hambre y desempleo y se convertirían en focos de delincuencia.

¿Cuáles serían las consecuencias en la frontera Tulcán e Ipiales de la ejecución del paso directo?

Ipiales y Tulcán se convertirían en zonas de paso, varios empleados directos e indirectos se quedarían sin trabajo. Las ciudades que van a beneficiarse pueden ser pasto, chachahui, el bordo, ya que, el camionero trata de avanzar lo que más pueda y al comienzo lo mismo. Y esta realidad sería idéntica para Tulcán.

¿Cuál sería el impacto de la aplicación del paso directo para la asociación colombiana de camiones, sección Ipiales?

El impacto esta dado estamos prácticamente al borde de la ruina. Nosotros estamos endeudados hace tres o cuatro años pues el gobierno nos dio la facilidad de sacar prestamos, pero no nos dio la garantía de trabajo, nos sentimos perjudicados, desplazados y nos estamos quedando sin industria del transporte.

¿Qué acciones están tomando para aumentar la competitividad del sector?

La verdad nosotros somos muy competitivos con nuestro personal y el parque automotor, pero no somos competitivos en la parte del combustible, la verdad a nosotros no nos interesa, no queremos, no ambicionamos a entrar a Ecuador. Sabemos que podemos entrar, más queremos que respeten nuestro territorio y respetar el de ustedes. Toda la vida ha vivido así las fronteras.

¿usted estaría de acuerdo con la formación de grandes empresas de transporte pesado, a través de cinco o más empresas pequeñas que existen en la ciudad?

Las empresas nunca han sido de nuestro agrado o que ayan caminado de nuestra mano. Las empresas aquí en Colombia han sido intermediarias y han sido empresas explotadoras del camionero. Se quedan con la mejor parte y a nosotros nos dejan las migajas cuando ellos quieren y se unen dos o más, acabaran con el camionero, por lo tanto, nosotros no estamos de acuerdo.

Y ustedes como camioneros nunca harán pensado en la posibilidad de asociarse como empresa

Lo hemos tratado, pero formar empresa en Colombia tiene sus trabas, es más la verdad no nos ha dado resultado por varios factores, pero hay un proyecto actual en Colombia donde se busca bajar los costos al transportar la carga y suprimir las empresas intermediarias.

Dentro de la parte económica del sector, las empresas que forman parte de la Asociación Colombiana de Camiones Sección Ipiales ¿Estarían en la capacidad de endeudarse con organismos financieros nacionales o de la CAN para mejorar sus unidades?

Pues nosotros tenemos un buen parque automotor. La verdad en la actualidad hemos cambiado un 70% del parque automotor mediante un programa de charrización implementado por el gobierno. La mayoría de la gente repuso sus unidades y adquirió vehículos nuevos. Ahora en la actualidad hay un proceso de charrización, pero no de reconocimiento económico sino por reposición de equipo, si el gobierno nos da la oportunidad que no nos ña ha, dado, de un crédito a largo plazo con intereses nosotros estamos en toda la capacidad, pero Lo que tenemos que asegurar es nuestra fuente de trabajo porque no podemos irnos a endeudar para que luego se nos quite nuestro poco capital que se ha logrado. Nosotros no le pedimos al gobierno que nos de trabajo si no que nos devuelva el trabajo que nos están quitando que eso es muy diferente.

Por el puente internacional
De rumichaca pasa el 78
Por ciento de la carga

