

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS



FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR

TEMA:
ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE IMPORTACIÓN FRONTERIZA
ENTRE ESMERALDAS-TUMACO.

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
NEGOCIOS INTERNACIONALES: COMERCIO EXTERIOR
LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

AUTORA: CLAUDIA VANESSA CEDENO CEDEÑO

ASESOR: ING. FRANCISCO MILA

ESMERALDAS – ECUADOR

JULIO-2016

HOJA DE TRIBUNAL

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título en INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

Presidente tribunal de Graduación

Lector 1

Lector 2

Director de Escuela

Director de Tesis

Esmeraldas, _____

AUTORÍA

Yo, Claudia Vanessa Cedeño Cedeño declaro bajo juramento que el presente trabajo de investigación aquí descrito, es absolutamente personal y auténtico, no ha sido previamente presentado para ningún grado, ni calificación profesional, y que he consultado las referencias bibliográficas que constituyen este documento.

En honor a la verdad declaro que ésta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora y de la PUCESE.

Vanessa Cedeño C
AUTORA

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo a Dios, por haberme permitido llegar hasta este lugar y gozar de salud para lograr mis objetivos, con su infinita bondad y amor.

A mi madre por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, por la valentía y coraje que infundo en mí para luchar por mis metas, tanto académica, como de la vida misma.

A mí adorado esposo Ray Toro por su apoyo incondicional.

A mis hijos Nicolás, Camilo y Raysito fuente de inspiración y a quienes con mucho amor y cariño les dedico este trabajo.

Vanessa

Nunca consideres el estudio como una obligación, sino como una oportunidad para penetrar en el maravilloso mundo del saber.

Albert Einstein.

AGRADECIMIENTO

En el presente trabajo de tesis quisiera agradecer a Dios porque sin su apoyo y bendición infinita durante el transcurso de mi vida no hubiera llegado hasta donde estoy ahora y poder realizar una de las mayores metas que se propone el ser humano.

A mi universidad por las oportunidades que brinda para formar profesionales.

A mi Tutor y profesor de alta excelencia de tesis Ing. Francisco Mila y a la Ing. Cecilia Velazco quienes con sus enseñanzas, paciencia y sabiduría supieron direccionarme de tal manera que pueda llegar a cumplir mi objetivo propuesto, a mi amigo Johan Montaña por ayuda infinita en las observaciones que condujeron esta tesis para su final entrega.

Al Ing. Cristian Mora y a todas aquellas personas y entidades que colaboraron con información para la elaboración de esta tesis.

Vanessa Cedeño

ÍNDICE

Contenido

CAPÍTULO I	- 1 -
INTRODUCCIÓN.....	- 1 -
1.-PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	- 2 -
1.2.-JUSTIFICACIÓN	- 3 -
1.3.-OBJETIVOS.....	- 4 -
1.3.1.-OBJETIVO GENERAL	- 4 -
1.3.2.-OBJETIVOS ESPECÍFICOS	- 4 -
CAPÍTULO II	- 5 -
2.-MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN	- 5 -
2.1.-FUNDAMENTO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	- 5 -
2.1.1.-POLÍTICA DE RELACIONES ECUADOR-COLOMBIA	- 5 -
2.1.2 COMUNIDAD ANDINA	- 6 -
2.1.3 DESARROLLO FRONTERIZO	- 7 -
2.1.4 ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA (ZIF)	- 7 -
2.1.5 LOS ZIF Y LOS CEBAF.....	- 8 -
2.1.6 BANCO DE PROYECTOS DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO FRONTERIZO (BPIF) ...	- 8 -
2.1.7 CRUCE DE FRONTERA ADUANERA	- 9 -
2.1.8 ZONA DE LIBRE COMERCIO	- 9 -
2.1.9 TRÁFICO FRONTERIZO	- 10 -
2.3.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL	- 10 -
2.3.1.-TIPOS DE CONTROL.....	- 10 -
2.3.1.1.- INGRESO DE PERSONAS	- 10 -
2.3.1.2.- INGRESO DE VEHÍCULOS.....	- 10 -
2.3.1.3.-INGRESO DE MERCANCÍAS.....	- 11 -
2.3.1.4 COMO SE PAGAN LOS IMPUESTOS	- 11 -
2.3.1.5.- COMISIONES DE VECINDAD COLOMBO ECUATORIANA	- 12 -
CAPÍTULO III	- 13 -
3.-METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	- 13 -
3.1.-MÉTODO UTILIZADO EN LA INVESTIGACIÓN	- 13 -
3.2.-CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN	- 13 -
3.2.1- NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN	- 14 -
3.3.-RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN EMPIRÍCA	- 14 -

3.3.1-INFORMACIÓN PRIMARIA.....	- 14 -
3.3.2.- INFORMACIÓN SECUNDARIA.....	- 15 -
3.4.- DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA	- 15 -
3.5.-POBLACIÓN Y MUESTRA	- 15 -
CAPÍTULO IV	- 15 -
4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS	- 16 -
4.1 ECUADOR Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO COMO ACUERDO MULTILATERAL.....	- 16 -
4.1.1.-LA CAN COMO ACUERDO ECONÓMICO DE INTEGRACIÓN SUBREGIONAL ANDINO (ACUERDO DE CARTAGENA).....	- 18 -
4.1.3-LOS CONVENIOS BINACIONALES FRONTERIZOS ECUADOR COLOMBIA COMO FORTALECIMIENTO COMERCIAL EN EL ECUADOR	- 21 -
4.1.4.-AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	- 22 -
4.1.5.-DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS Y COOPERACIÓN MARÍTIMA ENTRE LAS REPÚBLICAS DEL ECUADOR Y COLOMBIA.....	- 24 -
4.1.6.-CONVENIO ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA SOBRE TRÁNSITO DE PERSONAS, VEHÍCULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS Y AERONAVES.....	- 25 -
4.1.7.-REGLAMENTO DE TRÁNSITO MARÍTIMO Y FLUVIAL TRANSFRONTERIZO ECUATORIANO-COLOMBIANO Y PARA LOS PUERTOS DE MANTA Y BUENAVENTURA.....	- 27 -
4.2.-POLÍTICAS GENERALES PARA RECEPCIÓN DE UN MEDIO DE TRANSPORTE BASADO EN EL MANUAL DE ZONA PRIMARIA	- 29 -
4.2.1-AUTORIDADES QUE PARTICIPAN PARA LOS PROCESOS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE MERCANCÍAS, PERSONAS MEDIOS TRANSPORTES	- 32 -
4.2.1.1.- SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE).....	- 32 -
4.2.1.2.-CAPITANÍA DEL PUERTO, O AUTORIDAD AEROPORTUARIA	- 34 -
4.2.1.3.-POLICÍA DE MIGRACIÓN	- 37 -
4.2.1.4.-MINISTERIO DE SALUD.....	- 40 -
4.3.-VIABILIDAD DEL INTERCAMBIO COMERCIAL MEDIANTE LA GABARRA ISLA PUNA	- 42 -
4.3.1.-ANÁLISIS FODA DEL INTERCAMBIO COMERCIAL	- 42 -
MATRIZ FODA.....	- 48 -
4.4.-PROPUESTA.....	- 49 -
4.5.-ANÁLISIS DE IMPACTOS	- 57 -
4.5.1.-IMPACTO SOCIAL	- 59 -
4.5.2.- IMPACTO ECONÓMICO	- 60 -
4.5.3.-POLÍTICO	- 61 -
4.5.4.-IMPACTO GLOBAL.....	- 62 -
CAPÍTULO V	- 63 -

5.1.-CONCLUSIONES.....	- 63 -
5.2.-RECOMENDACIONES.....	- 64 -
GLOSARIO.....	- 65 -
BIBLIOGRAFÍAS.....	- 67 -
LIBROS Y REGLAMENTOS	- 69 -
ANEXO 1	- 70 -
ANEXOS 2	- 71 -
FORMATO DE ENCUESTA	- 74 -

RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio tuvo como finalidad determinar las ventajas y desventajas del intercambio comercial mediante una gabarra, dando a conocer también las maneras de transportación anterior para tener una mejor perspectiva de la misma, y contemplar de manera más fácil la oportunidad que se presenta para la comercialización mediante la gabarra ISLA PUNA.

La zona fronteriza de Esmeraldas y Tumaco, ha venido manteniendo un comercio casi libre de productos y especialmente alimenticios, agrícolas y pesqueros; Siendo en menores cantidades, por así decirse la canasta básica.

Somos beneficiados mediante convenios binacionales con Colombia para el tratamiento de operaciones de cabotaje fronterizos basados en reglamentos para la operatividad que permiten que las relaciones comerciales sean más estrechas y productivas.

Para una mejor comprensión se ha estudiado los convenios las leyes que lo regulan se ha realizado un análisis FODA que permitió conocer los aspectos más relevantes del mismo como son: la base del convenio, su regulación y su ámbito de aplicación que forman parte de las estrategias para determinar la viabilidad de la misma.

Mediante la utilización de técnicas de estudio como la información compilada en textos, entrevistas, internet se pudo recopilar toda la investigación que permitió conocer los puntos más importantes para la ejecución de la investigación.

Con esta información recopilada se pretende dar a conocer a la comunidad la oportunidad del intercambio comercial y el beneficio para ambas ciudades a nivel político económico social y cultural por medio de sus convenios fronterizos con el vecino país.

Se cuenta con una organización estructural bien formada por parte de las autoridades que participan en el proceso de embarque y desembarque de personas y mercancías pero no física para la utilización de la gabarra en el área del puerto pesquero de Esmeraldas.

Las fortalezas están claramente identificadas, una de ellas es la ubicación geográfica, la demanda interna, así como también sus debilidades tales como la piratería, la falta de marketing y financiamiento ; como detalles importantes para el funcionamiento de la gabarra es el equipamiento general de la misma en materia de seguridad ya que el transportar mayores cargas y pasajeros conlleva una gran responsabilidad que con las recomendaciones estipuladas en esta tesis se podrá mitigar dichas deficiencias encontradas.

En conclusión se recomienda optimizar y aprovechar las ventajas del sector comercial que se benefician mediante los proyectos de integración fronteriza en donde los agentes que participan dentro de este proceso deben involucrarse más en los procedimientos y proyectos que se planifican para impartir sus conocimientos e incentivar a la población para que interactúe en los procesos y de esta manera reactive su economía y su calidad de Vida.

ABSTRACT

This study aimed to determine the advantages and disadvantages of trade by a barge , giving also know the ways of previous transportation to get a better perspective of it, and see more easily the opportunity presented for marketing ISLA PUNA by barge ,

The border area of Esmeraldas and Tumaco, has maintained an almost free products, especially food, agricultural and fishery trade. Being in smaller quantities, so to say the basket.

We are benefited by binational agreements with Colombia for the treatment of border operations based cabotag regulations for the operation that allow trade relations are closer and productive.

For a better understanding has been studied Conventions laws governing it has conducted a SWOT analysis yielded information on the most relevant aspects of the same as they are the basis of the agreement, its regulation and its scope that are part of the strategies to determine the viability of the same .

By using survey techniques as information compiled texts, interviews, internet could gather all the research that led to know the most important points for the project.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El tráfico marítimo fronterizo de Esmeraldas es la oportunidad para que las comunidades que lindan las fronteras puedan aprovechar de una manera más fácil y económica intercambio de sus productos.

Notoriamente se puede afirmar que las infraestructuras de las embarcaciones anteriores no cumplían con la demanda lo que permitió que muchas veces se incumpliera en los términos de montos en la carga tanto así como para llegar al naufragio de las mismas.

La finalidad de este estudio se fundó primordialmente en analizar las ventajas y desventajas para la viabilidad comercial de la zona fronteriza mediante el servicio de la barcaza ISLA PUNA, estudiando las fortalezas que posee el proyecto de APE, tomando como referencia el servicio anterior, definiendo estrategias para conseguir un mejor funcionamiento en el tráfico fronterizo para poder brindar a la comunidad un excelente desarrollo económico que beneficie a la población Esmeraldeña en general.

Es por esto que los resultados de la investigación están centrado en 5 capítulos que están estructurado de la siguiente manera; marco contextual, marco teórico, metodología, análisis e interpretación (diagnostico-propuesta) conclusión y recomendación.

En el primer capítulo se refiere al marco contextual, en donde contiene el planteamiento del problema los objetivos y la justificación de la investigación realizada.

En el segundo capítulo marco teórico, encierra una investigación de datos, información proporcionada y teorías, que sirven de base para la realización de la propuesta.

El tercer capítulo se hace referencia a la metodología de la investigación que se utilizó para el proceso de la información tales como métodos de estudio, técnicas de estudios y fuentes de primer y segunda orden que permitieron llegar a los objetivos propuestos.

El cuarto capítulo contiene la viabilidad del intercambio comercial mediana la gabarra ISLA PUNA maneja por APE como también los requisitos para su funcionamiento, su reglamento para la operatividad, un análisis FODA que consistía en dar a conocer las ventajas y desventajas del servicio para así determinar la viabilidad del mismo.

El último capítulo contiene las conclusiones y recomendaciones que han sido manifestadas en base a los objetivos y resultados obtenidos del estudio realizado.

Entre una de ella las ventajas de la aplicación destacando la zona de ubicación, el fondeo la demanda interna la disminución de costos

Y como recomendación el aprovechamiento de los sistemas de integración fronteriza que apoyan este tipo de actividades para su desarrollo, la estrategia de un plan de marketing que dé a conocer a la comunidad el beneficio del intercambio comercial mediante la vía marítima , y la formalidad de los comerciantes para que obtengan financiamiento .

Los datos de la presente investigación fueron levantados durante el año 2014

1.-PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante los viajes de integración de comercio y pasajeros se suscitan problemas como el riesgo de no tener un control efectivo de las mercancías lo que conllevaría a que esa mercancía sea retenida hasta que el comerciante realice su pago real.

Como también el poco control de las autoridades durante estos procesos delimitarían a los acuerdos que se mantienen con el vecino país lo que incurriría a que los tratados que se mantienen actualmente sean violentados y no puedan desarrollarse de manera efectiva.

En cuanto a las autorizaciones logísticas se pueden perder aquellos exportadores e importadores que se manejan por medio de esta ruta fronteriza.

La falta de financiamientos por temas de informalidad en el manejo del intercambio comercial.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la incidencia del tráfico fronterizo marítimo entre San Andrés de Tumaco y Esmeraldas?

- ¿Cuáles son los convenios fronterizos para la navegación que tiene Ecuador y Colombia para el fortalecimiento de su comercio binacional?
- ¿Cuáles son los mecanismos de control que se realizan actualmente en las zonas fronterizas y procesos para el embarque y desembarque de mercancías, personas y medios de transportes?
- ¿Cuáles son ventajas y desventajas del intercambio comercial mediante el servicio de una barcaza a través de los usuarios que realizan el tráfico marítimo Esmeraldas – Tumaco?

1.2.-JUSTIFICACIÓN

El presente análisis permite conocer los acuerdos binacionales que Ecuador mantiene con Colombia y el avance de los mismos dando la oportunidad a la comunidad Esmeraldeña para que se aproveche al máximo las ventajas que se ofrecen hoy en día con el vecino país haciendo uso de los convenios de integración fronteriza.

Este estudio también es importante ya que permite conocer qué tipo de controles se realizan hoy en día y cómo se aplicarían durante un proceso de ingreso y salida de mercancías y personas que utilizan el comercio binacional por vía marítima.

Otro de los factores de esta tesis es el conocer cuáles son los procesos y los requisitos para el embarque y desembarque tanto de mercancías como personas, mejorando las herramientas que se necesitan para el incremento del comercio internacional entre

ambos países y así seguir consolidando la relación binacional en las poblaciones de frontera.

Otro factor importante es el acceso a información en materia de importación fronteriza para detallar las alternativas que tiene la población para la comercialización de los productos, permitiendo mejor los procedimientos aplicados.

1.3.-OBJETIVOS

1.3.1.-OBJETIVO GENERAL

Analizar la incidencia del tráfico fronterizo marítimo entre San Andrés de Tumaco y Esmeraldas para aprovechar las posibilidades de integración y ventajas de la ubicación.

1.3.2.-OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir los convenios fronterizos para la navegación que tiene Ecuador y Colombia para el fortalecimiento de su comercio binacional.
- Identificar los mecanismos de control que se realizan actualmente en las zonas fronterizas y procesos para el embarque y desembarque de mercancías, personas medios transportes, para conocer la situación actual.
- Identificar las ventajas y desventajas del intercambio comercial mediante el servicio de una barcaza a través de los usuarios que realizan el tráfico marítimo Esmeraldas –Tumaco.

CAPÍTULO II

2.-MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.-FUNDAMENTO TEÓRICO CONCEPTUAL

Las relaciones de los países son muy importantes puesto que los pueblos son interdependientes y buscan acuerdos que permitan consolidar sus economías en los temas tanto como sociales, política, laboral, educativas entre otros y de acuerdo a lo que señala el autor respecto a las relaciones internacionales que consisten en:

El establecimiento de un sistema internacional, entendido este como el conjunto de Estados interrelacionados para contribuir a determinados objetivos tales como la preservación de la soberanía nacional el establecimiento del equilibrio de poder, la constitución de alianzas estratégicas y la competencia política económica y familiar (Pablo, 2006)

2.1.1.-POLÍTICA DE RELACIONES ECUADOR-COLOMBIA

En los registros de la (Cancillería, 2015, párr 1), las relaciones diplomáticas de Colombia y Ecuador se iniciaron el 10 de febrero de 1832. La frontera colombo – ecuatoriana se extiende en 586 kilómetros y sus acuerdos limítrofes son: Tratado Suárez – Muñoz Vernaza del 15 de julio de 1916, y el Convenio Liévano – Lucio del 23 de agosto de 1975.

Esta unión se va consolidando con el tiempo a medida que surgen las necesidades de ambos países por fortalecer el desarrollo económico social y político de sus poblaciones.

Las representaciones diplomáticas de ambos Estados están establecidas en las ciudades capitales de cada país; Quito – Bogotá D.C. El 26 de noviembre de 2010 en el marco de la Cumbre de UNASUR en Guyana, y en seguimiento a los acuerdos plasmados en la “Hoja de Ruta” acordada por los dos países en septiembre de 2009, los Presidentes Rafael Correa y Juan Manuel Santos anunciaron el pleno restablecimiento de las relaciones diplomáticas y la próxima designación de sus embajadores.

Recientemente se realizó la presentación del Plan Binacional Fronteras para la Prosperidad y el Buen Vivir, el cual busca fortalecer la integración, el desarrollo social y económico en las zonas limítrofes, por medio del trabajo conjunto en seis ejes a saber: I Ambiental; II) Económico y productivo; III) Social; IV) innovación y tecnología; V) Infraestructura; VI) Manejo y gestión de riesgos.

Entre los acuerdos suscritos recientemente tenemos:

Entendimiento entre la República del Ecuador y la República de Colombia mediante el cual se Reestructura la Comisión de Vecindad e Integración entre los dos países de 2011.

Declaración Conjunta entre los Ministros de Defensa de 1996 por medio de la cual se crea la COMBIFRON (Comisión Binacional Fronteriza).

Convenio entre las repúblicas de Colombia y del Ecuador para la Recuperación y Devolución de Bienes Culturales Robados de 1996.

Convenio entre Colombia y el Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves de 1990.

Entendimiento en materia comercial de 2011.

Programa de Acción Binacional para Fortalecer la Seguridad Fronteriza entre los Ministerios de Defensa de ambos países en el 2011 (Guillermo, 1988-2001)

2.1.2 COMUNIDAD ANDINA

Los bloques económicos buscan la mejora de las relaciones de los países para facilitar diferentes actividades que impulsen el desarrollo, así como señala en lo siguiente:

La comunidad andina en su documento oficial señala la fecha donde se inicia con el Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969 es la suscripción de un organismo regional de 4 países que tienen como objetivo alcanzar un desarrollo integral y equilibrado, sus integrantes son Ecuador, Colombia ,Perú y Bolivia. (CAN, 2015)

Su mecanismo es la integración y su objetivo es promover el desarrollo equilibrado y armónico mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar el crecimiento y la generación de ocupación; y facilitar la participación en el proceso de integración regional con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano (SICE, 2016,parr 4).

2.1.3 DESARROLLO FRONTERIZO

El desarrollo fronterizo es el accionar positivo de las fronteras y mediante esa interacción existen avances en la calidad de vida de las personas que habitan en la frontera, mejorando su economía, aspectos sociales entre otros, mediante controles aduaneros adecuados para minimizar el impacto del contrabando, de acuerdo a lo que señala la Comunidad Andina sugiere lo siguiente:

Las zonas de frontera por sus áreas geográficas naturales y privilegiadas son:

El encuentro de las redes viales nacionales a través de las cuales se realiza parte importante del intercambio comercial y turístico como un componente esencial del fortalecimiento y consolidación del proceso de integración Subregional y regional.

El objetivo fundamental de esta política es elevar la calidad de vida de las poblaciones y el desarrollo de sus instituciones, dentro de los ámbitos territoriales fronterizos entre los países de la CAN (CAN, 2016)

2.1.4 ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA (ZIF)

Son zonas cercanas en fronteras que buscan la facilitación del comercio y demás actividades cotidianas entre las personas de esos territorios. Así como lo establece la Comunidad Andina:

Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) son los lugares territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada.

Promueven el desarrollo de procesos participativos de zonificación ecológica, económica, social y cultural;

Desarrollar programas turísticos conjuntos y estimular las actividades económicas vinculadas a los circuitos turísticos que se propicien.

Emprender programas conjuntos de valoración y fortalecimiento de la identidad cultural común.

Fortalecer las instancias nacionales y bilaterales sobre temas fronterizos;

Promover el encuentro e intercambio de iniciativas entre autoridades locales, organismos de desarrollo regional y representantes legislativos de los países miembros.

Ejecutar proyectos compartidos o complementarios de infraestructura básica, vial, telecomunicaciones y energía, así como de desarrollo productivo.

Promover la configuración de una estructura urbano – regional (CAN, 2016)

2.1.5 LOS ZIF Y LOS CEBAF

Las ZIF (Zona de integración fronteriza) ayudan a los pueblos adyacentes en frontera a que se manejen de una forma responsable y compartida para garantizar que los lazos que se estrechan entre ambos países se fortalezcan en todos los ámbitos como el económico político, social y cultural:

Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada.

Las ZIF están reguladas por la **Decisión 501**, aprobada en junio del 2001 por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores (CAN, 2016)

Los CEBAF tienen como objetivo implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera; evitar la duplicidad de trámites; efectuar en los CEBAF el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, entre otros. Podrán ser establecidos por los países miembros de la CAN mediante acuerdos específicos, en concordancia con las características y peculiaridades de sus respectivos pasos de frontera (CAN, 2016)

2.1.6 BANCO DE PROYECTOS DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO FRONTERIZO (BPIF)

El banco de integración de desarrollo fronterizo es un mecanismo de apoyo a las zonas de la frontera que mediante soportes internacionales busca el financiamiento para la realización de los proyectos fronterizos:

El Banco de Proyectos de Integración y Desarrollo Fronterizo (BPIF) es un mecanismo de apoyo a las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) de la Comunidad Andina, el cual fue establecido mediante la Decisión 501 (Art. 10) y cuenta con el apoyo del BID y la CAF. Tiene como objetivo facilitar la formulación y gestión de proyectos en las ZIF, así como la búsqueda de financiamiento (CAN, 2016)

2.1.7 CRUCE DE FRONTERA ADUANERA

Para el cruce de frontera toda persona, vehículo o mercancías están sujetas a un control aduanero como lo establece la ley:

Todo medio de transporte de carga y pasajeros que ingresan o salen del territorio aduanero ecuatoriano está sujeto a un control en relación al tráfico internacional de mercancías. El Director Distrital previa delegación del Director General fijara los horarios y destina las personas implicadas según las necesidades y requerimientos para el control de personas, medios de transporte con su información electrónica, control de bienes aduaneros, sanitarios, fitosanitarios u otros permisos que correspondan (Asamblea Nacional, Cap3, Sec,1 Art,27)

2.1.8 ZONA DE LIBRE COMERCIO

Las zonas de libre comercio es un área fronteriza donde se pueden transportar mercancías libremente sin pagar ningún tipo de arancel como lo estipula el siguiente artículo:

Son zonas en las que se permite el libre intercambio de mercancías, las cuales se crean, regulan, modifican o suprimen conforme tratados internacionales, sin perjuicio del control que ejerce la Aduana sobre el tráfico de mercancías entre dichas zonas y el territorio (SENAE, 2010, Art,5)

2.1.9 TRÁFICO FRONTERIZO

El tráfico fronterizo es un régimen por el cual se lo maneja en forma de excepción por medio de los convenios y tratados ya que las mercancías que se manejan bajo este sistema están libre de tributos por considerarse la canasta básica:

“De acuerdo a los compromisos internacionales, se permite el intercambio de mercancías destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de tributos al comercio exterior” (SENAE, 2016)

2.3.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL

2.3.1.-TIPOS DE CONTROL

Para llevar un control efectivo en la zona fronteriza existen requisitos para el ingreso y salida del Ecuador tanto como por el norte y el sur.

2.3.1.1.- INGRESO DE PERSONAS

Para el ingreso de personas por medios de transporte ya sea marítimo o terrestre la documentación requerida por los servicios de control Aduanera (SENAE) están estipulados de la siguiente manera:

- ✓ Tarjeta Andina de Migración (TAM)
- ✓ Cédula de Identidad o pasaporte. En caso de ser menor de 18 años de edad e ingresar sin la compañía de sus padres, deber presentar un permiso de salida del país otorgado por la autoridad competente (SENAE, 2016)

2.3.1.2.- INGRESO DE VEHÍCULOS

Para el ingreso de vehículo se estipula bajo el reglamento la documentación que se requiere para que dicho bien pueda circular normalmente dentro del territorio ecuatoriano:

- ✓ Vehículo de pasajeros (transporte local o taxis): presentar Documentación Único de Transporte de Pasajeros.
- ✓ Vehículo de Transporte turístico: presentar Documento Único e Transporte turístico y la lista del grupo turístico.
- ✓ Vehículo en Transito Aduanero comunitario: Presentar copia del permiso de prestación de servicios y Certificado de Idoneidad, otorgados por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.
- ✓ Vehículos privados o alquilados con fines turísticos: presentar la Libreta de Paso de Aduana (o documento equivalente), y la Declaración Juramentada de Turista Propietario del Vehículo (DJT) contenida en el formulario otorgado por la Aduana del Ecuador, mediante la cual el vehículo que ingresa constituye prenda especial y preferente a favor de la Aduana del Ecuador. La permanencia del vehículo de uso privado de turista será igual al tiempo máximo otorgado al turista, según registro migratorio (SENAE, 2016)

2.3.1.3.-INGRESO DE MERCANCÍAS

El ingreso de mercancías por la modalidad del régimen de tráfico fronterizo está estipulado que su monto no supere los **2000** dólares americanos y presentar la declaración requerida por el ente de control que es este caso es la Aduana del Ecuador:

Todo viajero que ingrese por las fronteras terrestres del país mercancías sujetas al pago de tributos, cuyo valor sea menor o igual a USD \$2.000 (o su equivalente en otra moneda); deberá presentar la Declaración Aduanera Simplificada (DAS), y adjuntar los documentos solicitados por Aduana.

Si el valor de las mercancías sujetas al pago de tributos supera los USD \$2.000 (o su equivalente en otra moneda); estas se manejarán como una importación común debiendo presentar la Declaración Aduanera Única (DAU), y cumplir con todas las formalidades aduaneras correspondientes para su nacionalización; esto es: registrarse como operador de Comercio Exterior (OCE), contar la asesoría y servicios de un Agente de Aduana autorizado por la Aduana del Ecuador, entre otros (SENAE, 2016)

2.3.1.4 COMO SE PAGAN LOS IMPUESTOS

La base imponible para el cálculo de los tributos sobre las mercancías es el Valor CIF.

Este se obtiene sumando el valor de la mercancía soportada en la factura, adicionando el valor del flete más el costo del seguro.

PRECIO FOB	(costo de la mercadería en la factura)
FLETE	\$1,50 por cada kilo tributable
SEGURO	(2% del valor de las mercancías suma del FOB mas FLETE) cuando no hay póliza del seguro

TOTAL CIF

En caso de no tener las facturas correspondientes, un funcionario aduanero lo asistirá determinado el valor de los bienes.

Una vez obtenido el valor CIF, podrá hacer el cálculo de los impuestos. El valor total a cancelar por el importador es la suma de los impuestos (SENAE, 2016)

2.3.1.5.- COMISIONES DE VECINDAD COLOMBO ECUATORIANA

Las comisiones de vecindad están creadas para ayudar a las zonas de integración fronteriza a eliminar esas dificultades que se presentan para el desenvolvimiento en de dichas zonas y promover a que ambas naciones generen un desarrollo común:

En el presente texto, Guillermo Fernández de Soto Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia se relatan las diferentes comisiones de vecindad a las que se han asistido para los beneficios de la Zona de Integración Fronteriza, ésta fue establecida el 20 de junio de 1989 mediante la Declaración Presidencial de Barco-Borja como un mecanismo bilateral ágil y eficiente que impulse a la integración y el desarrollo de ambas naciones, la decidida voluntad por parte de los Ministros de Relaciones Exteriores conjuntamente con la Comisión de Vecindad han resuelto enfrentar las dificultades que se han ido presentando para fomentar el bienestar, progreso y entendimiento entre Ecuador y Colombia. (Carlos, 1998-2001)

Ante lo mencionado anteriormente por el Sr Guillermo Fernández de Soto en su libro deja plasmado las diferentes reuniones que han tenido entre ambas comisiones de vecindad y se han dejado pactado ciertos proyectos para el mejoramiento de las zonas mediante reuniones plenarias:

17 y 18 abril 1990 se presentaron para la suscripción de e los Cancilleres acuerdos en donde se aprobó:

- ✓ La gestión para la carretera Esmeraldas Tumaco.

- ✓ Acuerdos sobre indocumentados, tránsito de personas, vehículos, transportes fluviales marítimas y aeronaves.
- ✓ Acuerdos para los regímenes de Ferias y Eventos Fronterizos
- ✓ Acuerdos para sobre desastres naturales, salud
- ✓ Estudios para la cultura Precolombina Fronteriza
- ✓ Saneamientos y control de la contaminación de la cuenca Hidrográfica.

Podemos mencionar que hasta la fecha se continúan trabajando y haciendo reuniones plenarias como la del 26 de septiembre 2011 en Ipiales donde se trató el tema del intercambio comercial que se tiene previsto entre la costa norte del Ecuador y el sur de Colombia a través de la gran barcaza que se construye en el Ecuador y que comenzaría a funcionar en 2012 .La barcaza que construye un grupo de ecuatorianos beneficiará a estas poblaciones fronterizas, tanto en víveres como en el transporte de pasajeros.

Estos acuerdos binacionales contribuyen al mejoramiento de los mecanismos de tránsito, transporte, desarrollo económico, infraestructura, desarrollo social, cultural, temas especiales, asuntos energéticos ambientales y mineros (Carlos, 1998-2001)

CAPÍTULO III

3.-METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.-MÉTODO UTILIZADO EN LA INVESTIGACIÓN

El método que se utilizó es el cualitativo, porque se hizo la interrelación estudiando de una manera minuciosa sobre lo que es el Tráfico Fronterizo entre Ecuador y Colombia, para llegar a analizar los diferentes puntos específicos que lo promueven mediante hechos eventos y situaciones como son los acuerdos binacionales y la reglamentación de la operatividad para que puedan desarrollarse de manera efectiva y productiva para ambos países.

3.2.-CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo se ha desarrollado conforme a los parámetros que establece la universidad Pontificia Universidad Católica del Ecuador con Sede en Esmeraldas, así como también a los parámetros regulares de la investigación proporcionada por el asesor de tesis que ha tenido como fin común, determinar la viabilidad del intercambio comercial fronterizo entre Esmeraldas y Tumaco con el servicio de la gabarra ISLA PUNA.

3.2.1- NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

El tipo de estudio que se utilizó en esta ocasión es descriptivo ya que se desarrolló en lugares explícitos donde se encontraba nuestro objeto de estudio y se profundizó en opiniones, situaciones y hechos reales de personas que lo realizan lo que dio información precisa para el desarrollo de la tesis.

3.3.-RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN EMPIRICA

3.3.1-INFORMACIÓN PRIMARIA

La información primaria, se ha obtenido a través de técnicas de estudio como la entrevista y la observación directa, las cuales se detallan a continuación:

ENTREVISTAS

Fueron efectuadas para obtener información específica sobre los beneficios del tráfico fronterizo entre Esmeraldas - Tumaco y la operatividad de la gabarra Isla Puná para los cuales se entrevistaron a personas estratégicamente involucradas en el tema y que aportaron de manera beneficiosa con sus comentarios y conocimientos sobre el tráfico fronterizo.

OBSERVACIÓN DIRECTA

Se realizó la observación directa de objeto en estudio para tener información relevante sobre su infraestructura, dimensiones y facultades para el servicio de la transportación de mercancías.

3.3.2.- INFORMACIÓN SECUNDARIA

Se ha recopilado toda la información importante para la correcta ejecución de una investigación, a través de publicaciones, libros, revistas, internet, la misma que ha permitido la determinación de una sustentable base legal tales como: leyes, normas, textos, etc., las cuales respaldarán el estudio por medio de fuentes documentales confiables.

3.4.- DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA

Para el estudio de esta investigación se procedió a utilizar fuentes primarias y secundarias. En el desarrollo de las fuentes primarias se realizaron entrevistas a los involucrados y en las secundarias se utilizó libros, revistas, internet y demás.

3.5.-POBLACIÓN Y MUESTRA

En vista que este trabajo se respaldó solo en entrevistas que sustentaron y proporcionaran la información de esta tesis el sistema de la formula no aplicó, a continuación se detalla las personas objeto del estudio:

- Ing. Andrés Estrella - Administrador del puerto Artesanal Pesquero de Esmeraldas (PAPES).
- Ing. Cristhian Mora - Jefe de Departamento de Servicio al cliente de APE (actualmente es Gerente del Banco Internacional).
- Sra. Judith Cabrera - Secretaria de la Embajada de Colombia en Ecuador.
- Sr. Jairo Díaz - Representante de la Gobernación de Tumaco.
- Sr. Jorge Velazco - Usuario de la embarcación Marlen del Pacífico
- Sr. Blasco Campaña - Propietario de Agencia Naviera

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

El siguiente análisis se lo realizó tomando en cuenta en primer lugar los aspectos más generales (OMC, CAN, ACUERDOS BINACIONALES), para luego desarrollar la interpretación de la información obtenida a través de las entrevistas realizadas a actores relacionados con el Comercio Exterior en Esmeraldas.

4.1 ECUADOR Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO COMO ACUERDO MULTILATERAL

Esta organización fue creada para dar inicio al comercio entre países, para que los gobiernos puedan negociar sus acuerdos y puedan arreglar sus diferencias comerciales.

Nació en Suiza y el inicio de sus actividades datan desde el 1 de enero de 1995, está conformada por 162 Miembros desde el 30 de noviembre de 2015 países en el cual consta Ecuador desde el 21 de enero de 1996, constituyen el núcleo de la OMC los denominados Acuerdos de la OMC, negociados y firmados por la mayoría de los países que mantienen intercambios comerciales. (OMC, 2016)

Ecuador, el 14 de noviembre del 2011, rindió su segundo examen referente a las políticas comerciales, el cual mostró la evolución de su política comercial y sus prácticas comerciales .Francisco Rivadeneira, Viceministro de Comercio Exterior e Integración Económica, en aquel entonces, quien representó a Ecuador en este ejercicio, señaló que:

El examen es positivo en términos generales pues recopila adecuadamente la realidad económica y comercial de país, sin embargo contiene algunos errores por el uso equivocado de fuentes secundarias debido a que no se recurrió a la información oficial, como los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador.

El Viceministro acotó en que existen algunos juicios de valor y aseveraciones de carácter subjetivo sobre el modelo que se está utilizando en el país en materia de política económica y comercial internacional, sin embargo estos criterios no añaden o disminuyen en absoluto al objetivo del examen y compromisos con la OMC (Ecuador Inmediato, 2011)

El Ecuador ha surgido de la desaceleración económica mundial de manera satisfactoria absteniéndose de adoptar medidas comerciales proteccionistas salvo las del Gobierno que respondió restringiendo determinadas importaciones mediante la aplicación de medidas de salvaguardia desde el 22 de enero de 2009 hasta el 23 de julio de 2010 por problemas de balanza de pagos .

En la actualidad se tomaron nuevas medidas de salvaguardia a 2800 productos que ingresen al territorio ecuatoriano, que rigen desde marzo de 2015, por un lapso de 15 meses las cuales han sido renovadas.

Ecuador es dependiente de sus ingresos petroleros más la remesas de los emigrantes lo que hace que la economía sea más vulnerable, la caída del petróleo se ve reflejada actualmente en el sistema, económico lo que conlleva a tomar medidas emergentes como lo son las salvaguardias y temas de impuestos.

Las mejoras en el régimen de inversión extranjera es una excelente oportunidad ya que Ecuador está en una etapa de mejorar su productividad y competitividad internacional. Sus mejoras en lo relativo en materia de transparencia han sido celebradas, como también la facilitación de comercio y los derechos de la propiedad intelectual.

Ecuador tiene previsto ternar lo más pronto posible sus negociaciones comerciales con la UE, así como negociar acuerdos más amplios para el desarrollo que comprendan varios temas de política y no sólo el comercio. En la actualidad dichos acuerdos se están negociando (por ejemplo, con Turquía) o son objeto de estudio (por ejemplo, con China, la República de Corea, los países del Consejo de Cooperación del Golfo y la AELC).

Se han aprobado leyes en varias esferas comerciales y relacionadas con el comercio (como la producción, el comercio, la inversión, la contratación pública, las medidas sanitarias y fitosanitarias, los hidrocarburos y la minería.), pero no se ha emprendido una reforma normativa exhaustiva para agilizar o simplificar el cuadro jurídico vigente en temas como licencias de importación, normas sanitarias y fitosanitarias, materia de exportación, política de precios, acuerdos sobre servicios aranceles compuestos.

4.1.1.-LA CAN COMO ACUERDO ECONÓMICO DE INTEGRACIÓN SUBREGIONAL ANDINO (ACUERDO DE CARTAGENA)

Este integrado por los gobiernos de Bolivia, Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela, El presente Acuerdo tiene por objetivos promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social; precipitar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano (SISE, 2015)

“Las exportaciones Intracomunitarias se incrementaron en 18 por ciento en el año 2011 respecto al año anterior, alcanzando los 9 187 millones de dólares” (CAN, 2016)

Gráfico 1

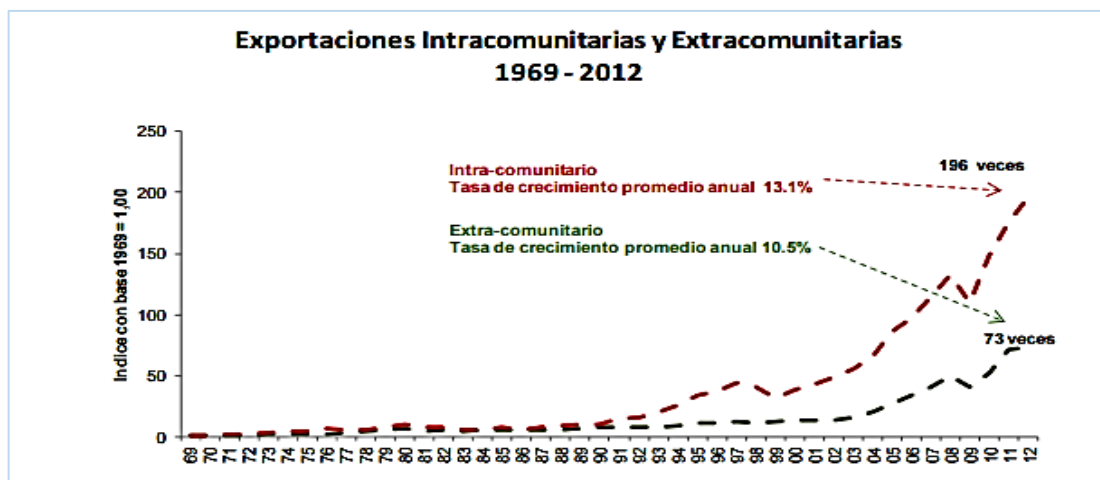
PAIS EXPORTADOR	PAIS DE DESTINO				Intra Comunitarias	Variación %
	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú		
Bolivia		414	184	596	1,194	67.1%
Colombia	125		2,033	1,582	3,741	9.1%
Ecuador	22	1,055		1,989	3,066	10.7%
Perú	555	896	897		2,348	-0.1%
Total Intracomunitario					10,349	11.7%

Fuente Sistema Integrado de Comercio Exterior, SICEXT Decisión 511
Elaboración Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones

El país que presentó mayor incremento de sus exportaciones en el 2012 respecto al año anterior, fue Bolivia con 67 por ciento seguido por Ecuador con 10 por ciento y Colombia con un 9 por ciento. Cabe mencionar que Perú tuvo un efecto negativo en comparación al año anterior (2011) y sus exportaciones se vieron afectadas, razón por la que se muestra en el cuadro un valor negativo (-0,1), en decremento.

En el caso de las exportaciones intracomunitarias se puede apreciar que ha obtenido un aumento desde 1969 al 2012 en una totalidad de 196 veces, mientras que las exportaciones Extracomunitarias solo han logrado un total de 73 veces.

Gráfico 2

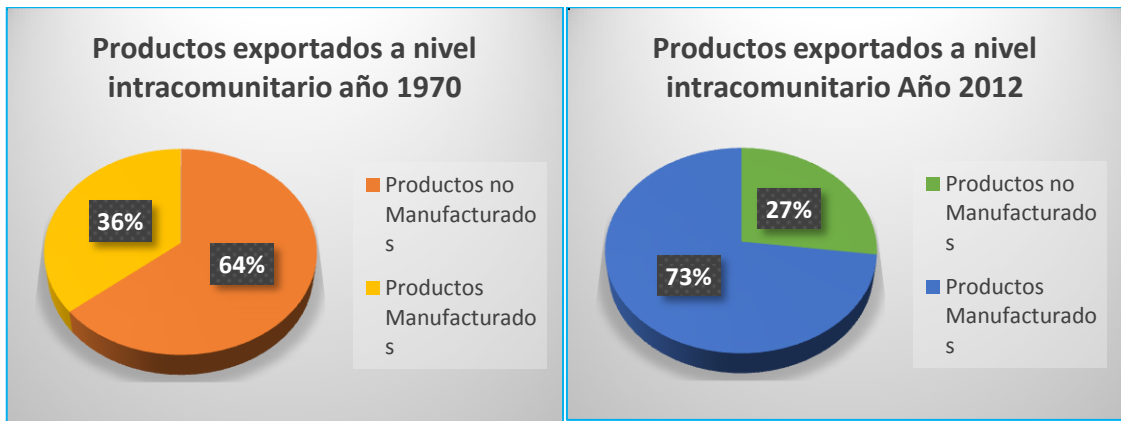


Fuente Sistema Integrado de Comercio Exterior, SICEXT Decisión 511
Elaboración Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones oficina de estadística.

Para el año 2012, el 73 % del comercio Intracomunitario está constituido por bienes manufacturados (7.511 millones de dólares).

Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soya (Bolivia), Aceite de soya y sus fracciones (Bolivia), Alambre de Cobre refinado (Perú), Azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura en estado sólido (Colombia), Aeronaves ultraligeras ensambladas de peso en vacío superior a 15.000 kg (Colombia), Vehículos automóviles (Ecuador), entre otros (CAN, 2016)

Gráfico 3



Fuente Sistema Integrado de Comercio Exterior, SICEXT Decisión 511
Elaboración Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones oficina de estadística.

Para el Sistema de Integración Fronteriza se ha realizado una Inversión de 2,745.055 detallados en el cuadro adjunto

Gráfico 4



Fuente Sistema Integrado de Comercio Exterior, SICEXT Decisión 511
Elaboración Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones oficina de estadística

El comercio entre los países de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) se incrementó en 30 % en el primer trimestre de 2012, respecto al mismo período del año anterior, informó el Secretario General de ese organismo.

Indicó que de mantenerse esa tendencia, "al finalizar el año 2012 el comercio intracomunitario superará los 10 mil millones de dólares, batiendo un nuevo récord, que ya lo alcanzó en el 2011 al totalizar los 9187 millones de dólares en exportaciones entre países andinos", según una nota de la can. El secretario general de la can manifestó que esto confirma la fortaleza del mercado ampliado andino que, tal como lo reconocen los

especialistas,” es el más completo de los países en desarrollo”. destacó que este mercado ampliado tiene características que lo hacen particularmente importante para los países andinos, como su alto grado de composición manufacturera que en 2011 alcanzó casi el 80 por ciento de los productos comercializados y su gran diversificación, así como el de servir de plataforma o trampolín para acceder a otros mercados más sofisticados.

Las relaciones de estos dos países se consolidan en 1830 con la finalidad de eliminar sus barreras arancelarias al interior del grupo, creación de una unión aduanera con arancel externo común, la integración de las políticas económicas, sociales y el amparo de un esquema común de programación industrial y el ánimo integracionista de estos dos países hizo que se consolidaran de forma más definida, mediante la comisión binacional de vecindad (Lideres, 2012)

4.1.3-LOS CONVENIOS BINACIONALES FRONTERIZOS ECUADOR COLOMBIA COMO FORTALECIMIENTO COMERCIAL EN EL ECUADOR

Hoy resulta casi imposible para un país subsistir, sin relacionarse directamente con el resto del mundo; este es el resultado del avance de la economía mundial, ya que actualmente, vivimos un verdadero auge de la tecnológica y comercial que ha facilitado una mayor comunicación entre todos los pueblos y por ende un mejor mecanismo en cuanto al comercio binacional, lo que lleva a destacar así 4 pilares importantes como los son el trabajo, el mercado, movimiento libre de personas y el intercambio de conocimientos para esto el país necesita relacionarme mediante convenios binacionales, así lo manifiesta a continuación el **Ing. Cristhian Mora Torres**, dpto. Servicio al cliente de APE ante la entrevista realizada.

Los acuerdos binacionales no se han desarrollado de manera efectiva en cuanto a la navegación ya que por desconocimiento de la población en cuanto a los beneficios como las tasas de acceso al puerto, extensión de sus derechos y obligaciones en los campos jurídico y técnico del ámbito marítimo, solo han llegado a concretarse ciertos convenios terrestres que favorecen a los respectivos países (Mora, 2015)

Así lo reafirma la **Sra. Judith Cabrera**, representante de la Embajada Colombiana en el Ecuador durante la entrevista realizada “con los acuerdos binacionales se podría decir que no han prosperado mucho hasta la fecha y se han quedado estancados es el puente

de Esmeraldas- Tumaco, hay avances por parte de Ecuador pero depende mucho de los gobiernos ya que tienen que buscar los recursos para el financiamiento de los mismos. Hay unos que si han llegado a concretarse de manera efectiva como es el tránsito de personas que ingresan a territorio Ecuatoriano solo con la cedula de ciudadanía sin necesidad de pasaporte conjuntamente de la tarjeta andina que es un trámite gratuito para los colombianos como también los es para los ecuatorianos que visitan el vecino país (Judith, 2016)

Por otro lado el **Sr Jairo Díaz**, alcalde de la ciudad de Tumaco y representante ante la comisión de vecindad de Colombia expresa ante la entrevista vía mail “que los convenios Binacionales desarrollo efectivo no han tenido. Solo parcialmente algunos acuerdos han tenido progreso. Hay programas y proyectos binacionales y otros que solo son de impacto en las fronteras. De hecho estamos trabajando junto con Ecuador en la identificación de proyectos específicos de impacto solo para las fronteras dejando de lado lo bilateral es decir más allá del territorio fronterizo” (Jairo, 2016)

Si bien es cierto como se refleja en las opiniones vertidas anteriormente que dichos acuerdos binacionales no han logrado desarrollarse de manera efectiva, pero se podría destacar ciertas actividades que conjuntamente con el Estado Ecuatoriano han contribuido con el impulso de obras conjuntas para la zona fronteriza y se ha logrado hermanar a los dos países como el libre flujo de personas. Esto es muy importante, aunque todavía hay que seguir trabajando para que las personas sientan que sus gobiernos se han unido para lograr un desarrollo común y así beneficiar a las familias de ambos países.

4.1.4.-AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

Autoridad Portuaria de Esmeraldas es una institución pública ubicada en la zona norte de la provincia y a la desembocadura del río Esmeraldas, que presta su servicio a la comunidad en el manejo del puerto marítimo:

Fue creada el 28 de diciembre del 1970 mediante decreto ejecutivo número 1043, es una entidad con derecho público, con personería jurídica, con autonomía de gestión, con patrimonio y fondos propios está a cargo de la administración de los puertos tanto Comerciales como Pesquero Artesanal de Esmeraldas (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2015)

APE se establece como una entidad facilitadora del comercio exterior, realiza el vínculo marítimo y terrestre de manera segura, eficiente y económica, como políticas tiene:

- Optimizar la utilización de los recursos financieros, mediante la disminución de los gastos corrientes y el aumento de los ingresos corrientes, para revertirlos en obra pública y en bienes de capital.
- Evaluar la gestión operativa de la Empresa Concesionaria.
- Concentrar esfuerzos para lograr la ejecución de las diferentes etapas del desarrollo del Puerto Pesquero.
- Buscar el mejoramiento continuo de la calidad de la Empresa Portuaria

Adicional a esto APE administra de igual forma el Puerto Artesanal Pesquero de Esmeraldas, PAPES donde a más de llevarse a cabo actividades referentes a la pesca se realiza el cabotaje fronterizo.

Ante este tema nos comenta el Ing. Crithian Mora Torres quien en su entrevista realizada explica que el mecanismo de control del cabotaje fronterizo se lo hace por medio de la capitanía de puerto quien conjuntamente con APE permiten el ingreso para arribar al puerto pesquero el cual está habilitado para recibir este tipo de embarcaciones simultáneamente con el permiso de ministerio de transporte por medio de la sub secretaria de puertos que es que da el aval para la aprobación de la ruta.

Independientemente de ser transporte fronterizo hay que tener en cuenta que tipos de productos se pueden traer para así mismo la manera de cómo se pagan los impuestos y el control aduanero (Mora, 2015)

Las versiones emitidas por el SR. Ing. Andrés Estrella V. Jefe del PAPES donde señala también que, se hacían operaciones de cabotaje con embarcaciones pesqueras que eran arregladas artesanalmente para prestar el servicio de comercio entre Tumaco y Esmeraldas, se cuenta con el muelle pesquero fabricado por un modelo que trajo el Cónsul de Francia, al cual se le están haciendo mantenimiento y arreglos para poder brindar el servicio donde se apoderen las embarcaciones.

APE cuenta cada 15 días con reuniones de seguridad marítima conjuntamente con la COOPNO, la Gobernación, Capitanía de Puertos, Usuarios del PAPES, para tomar medidas en cuanto al control de las piratería, donde el comandante general de la armada Jorge Muñoz está poniendo todo el contingente para combatir el robo a dichas embarcaciones ,también la infantería de marina hace patrullajes como medidas disuasivas para ayudar a controlar y erradicar este tipo de inconvenientes, ya que las

leyes en Colombia son muy fuertes, y si las embarcaciones llegan a aguas territoriales Colombianas la embarcación es retenida y eso genera un costo de hasta 15000 usd y la tripulación hasta 4 años de penalidad se está hablando con los consulados para normar la situación ya que por el servicio de Balao para la carga de petróleo se han perdido especies la cual ha alejado la pesca de aguas territoriales los que hace que esta se extienda y se susciten estos inconvenientes (Andres, 2015)

4.1.5.-DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS Y COOPERACIÓN MARÍTIMA ENTRE LAS REPÚBLICAS DEL ECUADOR Y COLOMBIA

Al hablar de delimitación de áreas marinas estamos tratando sobre los convenios de navegación que tiene Ecuador con los países vecinos en este caso Colombia para poner límites en cuanto a la navegación de sus aguas y no se vean infringidos:

Este fue firmado el 23 de agosto de 1975 fue aprobado por el congreso de Colombia mediante la ley 32.

En el Convenio se señala como límite la línea del paralelo geográfico que corta el punto en que la frontera internacional terrestre de Ecuador y Colombia llegan al mar, por el Tratado Suárez-Muñoz Vernaza de 1916, ese punto es "la boca del río Mataje, en el Océano Pacífico".

Se determina una zona especial en la que la presencia accidental de embarcaciones de pesca artesanal no se considera violación de la frontera marítima. Se establece el derecho de cada país a ejercer su soberanía, jurisdicción y vigilancia en las áreas marinas y submarinas adyacentes a sus costas hasta la distancia de 200 millas.

En el Convenio los países se comprometen a desarrollar la más amplia cooperación para la protección de los recursos naturales renovables y no renovables que se encuentren en las áreas marinas y submarinas sujetas a su soberanía, jurisdicción o vigilancia. Se propicia el desenvolvimiento expedito de la navegación internacional en los mares sometidos a la soberanía o jurisdicción de cada Estado.

En el Convenio los países se comprometen a facilitar el desarrollo de las actividades de exploración y utilización de los recursos vivos de sus respectivas zonas jurisdiccionales marítimas. Igualmente se prevé la coordinación en materia de concesión de matrículas y permisos de pesca y la cooperación en materia de conservación de las especies que se desplazan más allá de las respectivas zonas marítimas jurisdiccionales. (Fronteras de Colombia, 2015)

4.1.6.-CONVENIO ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA SOBRE TRÁNSITO DE PERSONAS, VEHÍCULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS Y AERONAVES

El cual cuenta con la información sobre los diferentes tipos y modos de transporte para el tránsito de personas y mercancías para el transporte fronterizo.

TRÁNSITO MARÍTIMO BINACIONAL

Se entiende por tránsito marítimo binacional al que se efectúa por tierra, agua o aire desde cualquier parte del territorio excepto las de integración fronteriza que están reguladas por disposiciones especiales.

Embarcaciones privadas.

- los pilotos de cualquier tipo de embarcación de mar debe portar la licencia para navegar, la matrícula y la orden de zarpe.
- La embarcación los pilotos el acompañante podrá permanecer en el territorio de la otra parte en un periodo máximo de 90 días.

Embarcaciones comerciales.-

- El tránsito de embarcaciones mixtas, grupos turísticos y de carga se regirá por las disposiciones internacionales adoptadas por las partes.
- La embarcación, el capitán, el acompañante, la tripulación, oficiales, turistas y pasajeros podrán permanecer hasta un plazo de 90 días.

TRÁNSITO FLUVIAL TRANSFRONTERIZO

Embarcaciones privadas.

- El capitán o piloto de la tripulación de cualquier tipo de embarcación de río fronterizo debe portar la licencia para navegar, la matrícula y el zarpe.
- Deben portar los documentos de identidad o pasaporte que es el único requisito para el ingreso en zona de integración fronteriza.

Embarcaciones comerciales.-

- El capitán piloto de cualquier tipo de embarcación mixto, turístico o de carga deben portar la licencia para navegar, la matrícula, la orden de zarpe, el manifiesto de carga, lista del grupo turísticos y la lista de pasajeros según el caso lo amerite.
- El capitán o piloto tripulante de pasajeros naturales o turistas deben portar la cedula de identidad o pasaporte como único requisito para el ingreso a la zona de integración fronteriza de la otra parte (Obras Publicas , 2012)

TRÁNSITO MARÍTIMO TRANSFRONTERIZO

Es el que tiene lugar desde cualquier punto de la zona de integración fronteriza de una parte hacia otra.

Embarcaciones privadas.

- El capitán y los tripulantes de cualquier tipo de embarcación de mar debe portar la licencia para navegar, la matrícula y la orden de zarpe.
- El capitán, tripulante y acompañantes deben portar la cedula de identidad o pasaporte como único requisito para el ingreso a la zona de integración fronteriza de la otra parte.

Embarcaciones comerciales.-

- Los reglamentos establecerán los documentos que debe portar la tripulación los requisitos, equipos de seguridad y los certificados para la operación de las embarcaciones mayores o menores que desarrollen esta actividad.
- El capitán, oficiales y tripulante pasajeros naturales y turistas deben portar la cedula de identidad o pasaporte como único requisito para el ingreso a la zona de integración fronteriza de la otra parte (Obras Publicas , 2012)

Las tasas portuarias terrestres, marítimas fluvial y aérea serán iguales a las domesticas.

CONVENIO	FECHA	OBJETIVO	VENTAJAS
ECUADOR Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO COMO ACUERDO MULTILATERAL	Consta Ecuador desde el 21 de enero de 1996	intercambios comerciales	Se realizan exámenes referente a las política comerciales de cada país y de pende de su nivel de participación

4.1.7.-REGLAMENTO DE TRÁNSITO MARÍTIMO Y FLUVIAL TRANSFRONTERIZO ECUATORIANO-COLOMBIANO Y PARA LOS PUERTOS DE MANTA Y BUENAVENTURA

Para el proceso de entrada y salida del país se estableció mediante convenios controles que regulen el tránsito de personas por vía terrestre como marítima:

Mediante el Convenio firmado en la ciudad de Santiago de Cali el 10 de Diciembre de 1992, establece disposiciones que regulan el Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves

Comprende para efectos de la zona de integración fronteriza:

Área Marítima: Desde el límite sur de la provincia de Esmeraldas en el Ecuador, hasta el límite norte del Departamento de Nariño en Colombia.

Área Fluvial: Es la parte navegable de los ríos San Miguel, Putumayo, Mira y Mataje;

Los esteros y canales navegables: Para efectos del presente Reglamento se incorpora al Tránsito Marítimo Transfronterizo, los Puertos de Buenaventura en Colombia y Manta en el Ecuador (Obras Publicas , 2012)

			en el comercio.
LA CAN COMO ACUERDO ECONOMICO DE INTEGRACION SUBREGIONAL ANDINO (ACUERDO DE CARTAGENA)	Fue constituido el 26 de mayo 1969	Formar una alianza económica, política y social entre los países miembros.	promover el desarrollo equilibrado y armónico mediante la integración y la cooperación económica y social
COLOMBIA Y ECUADOR Y SUS ACUERDOS BILATERALES	se consolidan en 1830	Precautelar la relación bilateral y Dinamizar el comercio	eliminar sus barreras arancelarias al interior del grupo, creación de una unión aduanera con arancel externo común
DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS Y COOPERACIÓN MARÍTIMA ENTRE LAS REPÚBLICAS DEL ECUADOR Y COLOMBIA	Este fue firmado el 23 de agosto de 1975	Establecer el derecho de cada país a ejercer su soberanía, jurisdicción y vigilancia en las áreas marinas y submarinas adyacentes a sus costas hasta la distancia de 200 millas	cooperación para la protección de los recursos naturales renovables y no renovables que se encuentren en las áreas marinas y submarinas sujetas a su soberanía, jurisdicción o vigilancia facilitar el desarrollo de las actividades de exploración y utilización de los recursos vivos
CONVENIO ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA SOBRE TRÁNSITO DE PERSONAS, VEHÍCULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS Y AERONAVES	Convenio del 18 de abril de 1990	Describir las consideraciones actividades y lineamientos que se deben realizar al ingreso y salida de personas vehículos Embarcaciones.	Detalla el procedimiento Para el control que se deben realizar al ingreso y salida de personas vehículos Embarcaciones.
REGLAMENTO DE TRÁNSITO MARÍTIMO Y FLUVIAL TRANSFRONTERIZO ECUATORIANO-COLOMBIANO Y PARA LOS PUERTOS DE MANTA Y BUENAVENTURA	Convenio del 10 de DICIEMBRE de 1992	regulan el Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor control • Personas • Carga

4.2.-POLÍTICAS GENERALES PARA RECEPCIÓN DE UN MEDIO DE TRANSPORTE BASADO EN EL MANUAL DE ZONA PRIMARIA

Para la recepción de un medio de transporte existen reglamentos en cuanto al manejo de la carga y pasajeros que debe estar fundamentada para su efectiva realización y control:

Está basada en el código orgánico de la producción (COPCI) capítulo 4 art.130 en donde nos refiere que el Documento de Recepción del Medio de Transporte (DRM) es el formulario que suscriben la Autoridad del Medio de Transporte (Capitán de la Nave), el Representante de la Compañía Naviera y el de la SENA. En este se detallan los datos del Medio de Transporte, pormenores referentes al viaje, descripción de la carga, miembros de la tripulación, cantidad de pasajeros y números de folios de documentos anexos (COPCI, 2014, Art.130)

La Libre plática no es más que la actividad que realizan las Autoridades en la recepción de un Medio de Transporte y que cumpliendo con todos los requisitos que demanda la ley deberá ser declarado para autorizar el proceso de carga y descarga de mercancías.

- La Unidad de Recepción de los Medios de Transporte (URM) de la Unidad de Control de Zona Primaria planificará la recepción de los Medios de Transporte de acuerdo con un listado de Manifiestos de Carga enviado por la Unidad de Control de Zona Primaria de la SENA y con el informe de Tráfico de naves o aeronaves proporcionados por la Autoridad Portuaria o por la Autoridad Aeroportuaria, respectivamente
- El representante del Medio de Transporte comunicará la llegada del Medio de Transporte a la Unidad de Recepción de los Medios.
- El personal en la Unidad de Recepción de los Medios de Transporte de la Unidad de Control de Zona Primaria estará disponible para realizar el proceso de recepciones de los Medios de Transporte las 24 horas del día, los 365 días del año
- La recepción de los Medios de Transporte podrá efectuarse en:
 - Muelle
 - Plataforma (aeropuerto)

- Cuarentena
- Río
- Puertos privados
- Boya de mar (petroleros)

Para la recepción del Medio de Transporte deberán estar presentes las autoridades / funcionarios delegados de las siguientes instituciones:

- Policía Migración
- Capitanía del Puerto, o Autoridad Aeroportuaria
- Ministerio de Salud
- SENA o Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA)
- Durante la recepción del Medio de Transporte y una vez que la autoridad del Medio de Transporte haya presentado los documentos requeridos, el Gerente Distrital o su delegado podrá disponer uno o más de los procedimientos siguientes.
- La inspección del Medio de Transporte y su carga
- Las medidas de seguridad necesarias en el Medio de Transporte cuando existan mercancías susceptibles de ser desembarcadas clandestinamente
- La verificación de los documentos requeridos en la ley
- La vigilancia temporal sobre el Medio de Transporte y su mercancía
- Los Medios de Transporte serán recibidos en la Zona Primaria del Distrito de ingreso. Las autoridades responsables de los Medios de Transporte presentarán físicamente los siguientes Documentos de Transporte exigibles al delegado de Unidad de Recepción de los Medios:
 - Manifiesto de Carga
 - Lista de pasajeros y tripulantes
 - Lista de suministros y rancho (provisiones de abordaje)
 - Declaración de efectos de tripulación y pasajeros
 - Declaración de equipaje no acompañado, de corresponder
 - Declaración de valija diplomática y postal, de corresponder
 - Documentación de la carga en tránsito, de corresponder

Cumplida la recepción legal del Medio de Transporte, el Gerente Distrital o su delegado de la Unidad de Recepción de los Medios declarará en forma conjunta con las demás autoridades la “Libre Plática”, para proceder a la descarga / carga de mercancías y demás operaciones aduaneras (COPCI, 2014, Art .144)

- Para el caso en que los Medios de Transporte lleguen a distritos donde no existen delegados de la Unidad de Recepción de los Medios, será responsabilidad del Jefe de Control de Zona Primaria o su Delegado la recepción del Medio de Transporte, la declaración de la Libre Plática y la preparación del Documento de Recepción del Medio de Transporte (DRM).
- En el formulario DRM se registrarán todos los datos relacionados con el Medio de Transporte y su carga de mercancías, también estarán registradas las firmas de las autoridades que declararon la “Libre Plática”. Posteriormente el responsable de la Unidad de Recepción de los Medios ingresará la información del DRM en el sistema y estará disponible para consulta.
- El ingreso al sistema de los datos complementarios del Documento de Recepción del Medio de Transporte se realizará en forma inmediata después de declarada la “Libre Plática”.
- La información de los documentos de transporte deberá ser transmitida dentro de los siguientes plazos:

24 horas antes de la llegada del Medio de Transporte, para puertos lejanos
6 horas antes de la llegada del Medio de Transporte, para puertos cercanos
½ hora antes de la llegada del Medio de Transporte, para transporte aéreo.
- La fecha y la hora de la aceptación de la Libre Plática, será considerada como fecha de llegada del Medio de Transporte (buque) (COPCI, 2014, Art .144)

4.2.1-AUTORIDADES QUE PARTICIPAN PARA LOS PROCESOS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE MERCANCÍAS, PERSONAS MEDIOS TRANSPORTES

Ante la necesidad de estar al tanto y conocer los diferentes procesos para la nacionalización, embarque y desembarque de mercancías, así como también de recepción de medios de transporte y personas de una manera más efectiva y ordenada, se da a conocer cada uno de los pasos que deben seguir los participantes que llegan a las zonas primarias establecidas, administradas y controladas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

4.2.1.1.- SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE)

El actor del SENAE para un control adecuado debería seguir el siguiente proceso para controlar el ingreso y salida de las mercancías y que no excedan del valor estipulado para la comercialización informal, de ser así pues tasaré los respectivos tributos a cancelar por el exceso de la misma.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

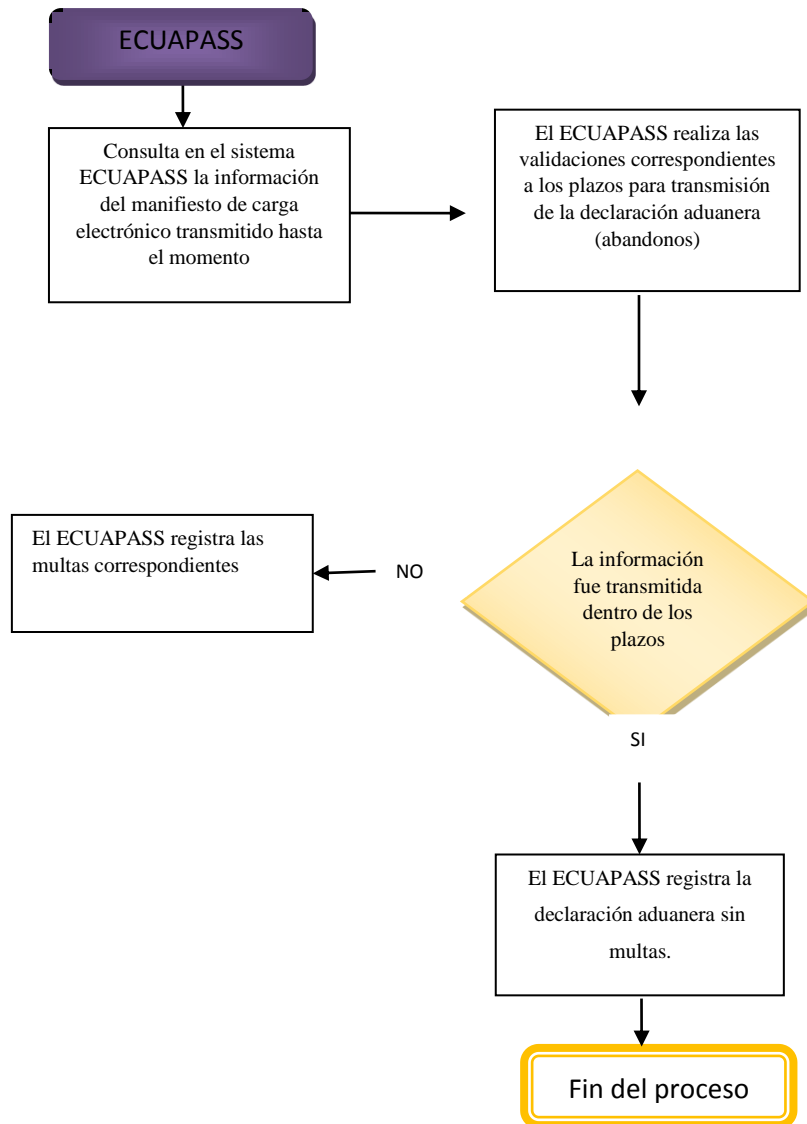
Medio de Transporte

- Consulta en el sistema ECUAPASS la información del manifiesto de carga electrónico transmitido hasta el momento.
- El ECUAPASS realiza las validaciones correspondientes a los plazos para transmisión de la declaración aduanera (abandonos).

2.1. Si la información fue transmitida dentro de los plazos establecidos, el ECUAPASS registra la declaración aduanera sin multas.

2.2. Si la información fue transmitida fuera de los plazos establecidos, el ECUAPASS registra las multas correspondientes.

Gráfico 5



4.2.1.2.-CAPITANÍA DEL PUERTO, O AUTORIDAD AEROPORTUARIA

La capitanía menor de san Lorenzo, cubre desde la boca del rio Mataje, en la frontera con Colombia por el norte hasta la punta denominada vaquería el sur, el rio Santiago.

La capitanía menor de Esmeraldas es desde a punta de vaquería hasta la boca de Cojimies.

Las capitanías de puerto recibirán y despacharan las naves de cualquier nacionalidad y procedencia desde las 06h00 hasta las 18h00 todos los días del año.

Dentro de sus funciones esta:

- Ejercer la policía marítima en su jurisdicción
- Vigilar por el cumplimiento las normas que constituyen la seguridad nacional
- Controlar y establecer las condiciones de acceso, permanencia del tráfico y salida de las embarcaciones mercantes nacionales y extranjeras.
- Prohibir el zarpe a las embarcaciones que no haya solucionado las inspecciones semestrales.
- Realizar el servicio de auxilio o socorro marítimo cuando sea determinado por la dirección de la marina mercante (INOCAR, 2015)

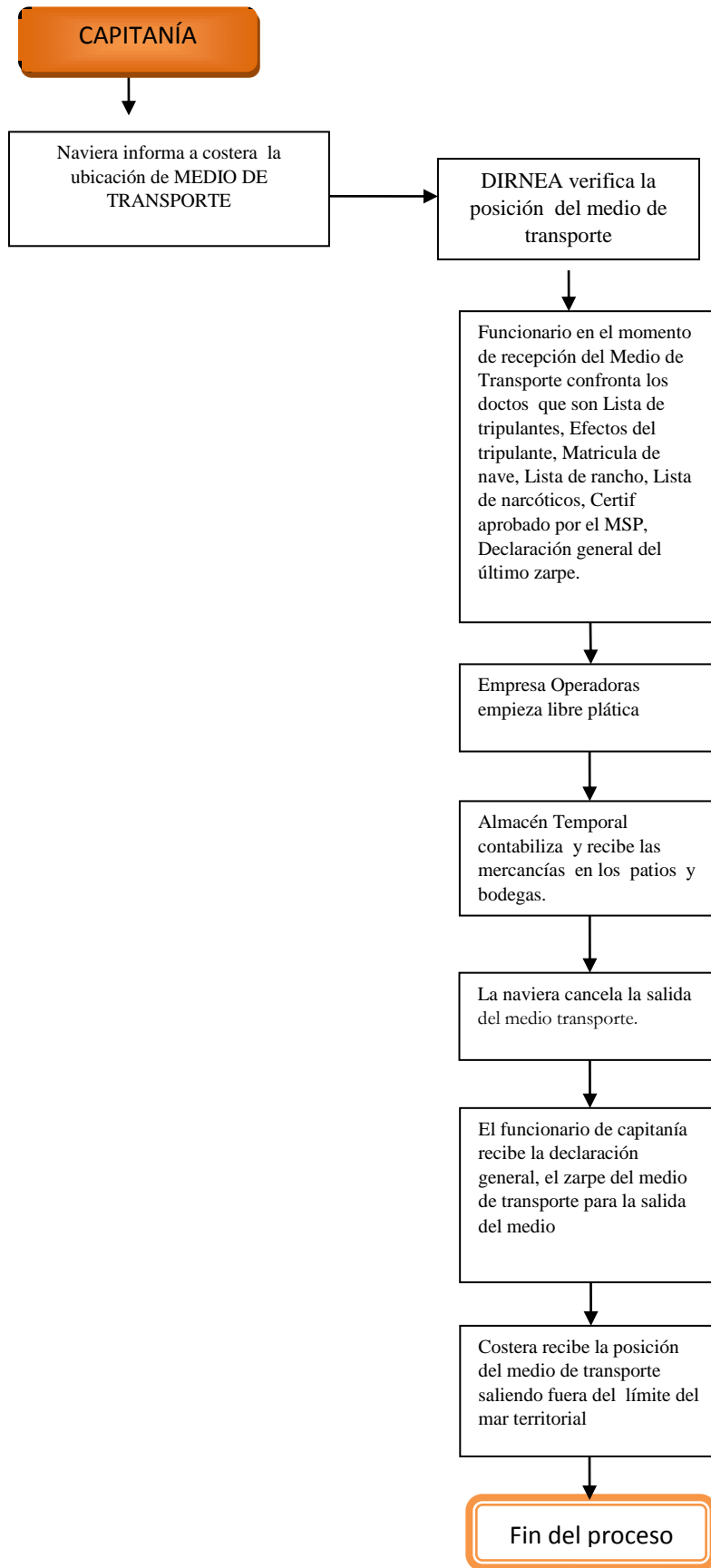
El capitán de toda nave, al momento de la recepción deberá presentar a las Autoridades de la capitanía de puerto, aduana, sanidad, y migración los documentos siguientes como:

PROCEDIMIENTO

- La naviera informa a la guardia costera la posición actual del barco
- La dirección de Marina Mercante verifica la posición actual de la embarcación.
- El funcionario que está a cargo por parte de la capitanía pide al capitán de la nave todos los documentos exigidos como los son :
 - Licencia de salida o zarpe.
 - Declaración general
 - Manifiesto de carga
 - Rol de tripulación
 - Lista de rancho
 - Declaración de suministros de la nave
 - Declaración de efectos de tripulación
 - Declaración marítima de sanidad.

- Lista de narcóticos.
- Representante declara la libre plática con las demás autoridades para el desembarque de las mercancías y revisión.
- Una vez terminado el proceso la naviera cancela la salida
- El representante de la capitanía recibe a declaración de la nave y el zarpe (INOCAR, 2015)

Gráfico 6



4.2.1.3.-POLICÍA DE MIGRACIÓN

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE MIGRACIÓN

La Policía Nacional colabora conjuntamente con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en el control fronterizo y en los distritos aduaneros de forma permanente con el fin de ayudar a evitar los delitos tipificados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Para este proceso el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador determinará el personal necesario para la realización del proceso la continuidad de control de la cooperación aduanera, así como para participar en los operativos de control contra el contrabando en las fronteras del país.

Para el cumplimiento del servicio de migración, la Comandancia General de Policía tiene los siguientes deberes y atribuciones fundamentales:

- Organizar y coordinar los servicios centrales y provinciales de migración en la República;
- Establecer y modificar las formas migratorias para el desenvolvimiento de las actividades del servicio;
- Prevenir y controlar la migración clandestina;
- Llevar el registro nacional del movimiento migratorio, realizar los cómputos estadísticos de entrada y salida clasificando a las personas nacionales según su domicilio en el país o en el exterior; y extranjeras inmigrantes o no inmigrantes según su categoría migratoria así como conceder certificaciones sobre estos datos en papel de seguridad numerado, valorado en cuatro dólares de los Estados Unidos de América;
- Disponer el ordenamiento en escala nacional de los libros de registro de órdenes de exclusión o deportación de extranjeros, así como de las resoluciones judiciales que se establecieren para impedir que el afectado se ausente del país. La información relativa a estas medidas deberá contener datos precisos de filiación de la persona y el número de su documento de identidad;
- Realizar el empadronamiento o censo, registro y control de inmigrantes y no inmigrantes con excepción de los transeúntes y diplomáticos de conformidad con los numerales I, II, III y X del Art. 12 de la Ley de Extranjería, debiendo

para el efecto extender una papeleta certificada y valorada en cuatro dólares de los Estados Unidos de América; y,

- Supervigilar el cumplimiento de las obligaciones tributarias que gravan el movimiento migratorio (Ecuador, 2005)

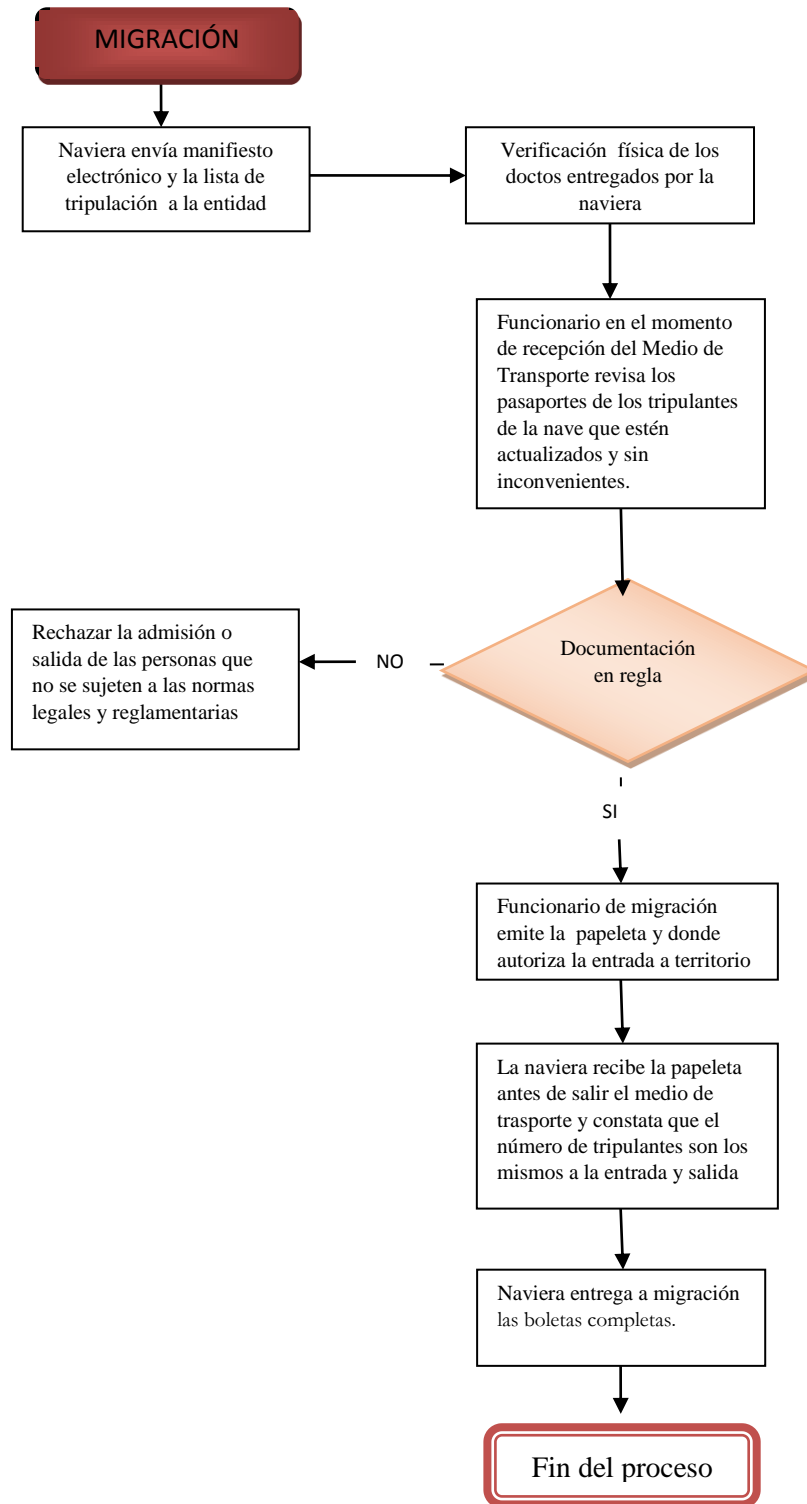
Los agentes de policía del Servicio de Migración también tendrán las siguientes facultades discrecionales en el cumplimiento de los deberes fundamentales que establece esta Ley:

PROCEDIMIENTO:

- Inspeccionar las naves o vehículos de transporte local o internacional en que presuman la concurrencia de personas sujetas al control migratorio;
- Interrogan a todo extranjero sujeto al fuero territorial y revisar sus efectos personales, cuando presuman la existencia de alguna causa de exclusión o deportación del país;
- Rechazar la admisión o salida de las personas que no se sujeten a las normas legales y reglamentarias;
- Impedir la salida de naves o vehículos de transporte internacional o no, mientras no se haya practicado la inspección migratoria;
- Limitar y controlar la permanencia de extranjeros sujetos al fuero territorial; y,
- Arrestar y poner a órdenes del juez competente a las personas sujetas al fuero territorial que en su presencia o vista obstaren o pretendieren obstar la actuación de los miembros del Servicio de Migración o infringieren o pretendieren infringir las leyes, reglamentos u órdenes de autoridad de migración y pudieren evadir la acción policial hasta lograr una orden judicial de privación de libertad.

El tránsito internacional sólo podrá efectuarse a través de los puertos internacionales del país, dentro de los horarios reglamentarios establecidos y con la intervención de las autoridades y agentes de sanidad, policía y aduana, en el orden indicado (Ecuador, 2005)

Gráfico 7



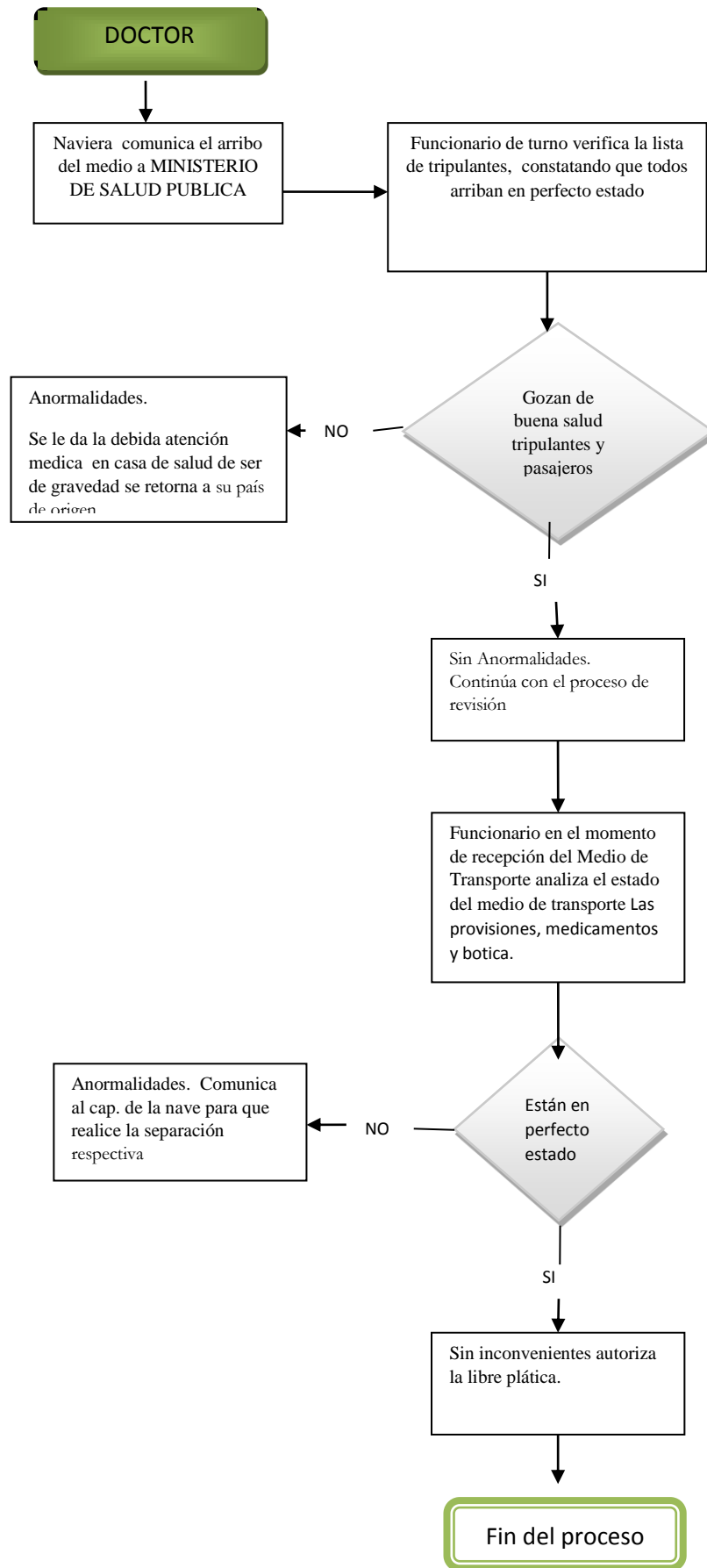
4.2.1.4.-MINISTERIO DE SALUD

El representante del ministerio de salud actúa de forma preventiva durante el proceso de recepción de un medio de transporte asegurándose que las personas y embarcaciones que ingresen al país lo hagan en óptimas condiciones sin riesgos de transmisión de ningún tipo de enfermedad o contagio:

PROCEDIMIENTO

- La agencia naviera comunica al MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA el arribo del barco.
- El delegado de turno se presenta en la nave.
- Verifica el estado de salud que arriban los tripulantes.
- de haber anomalías estos son llevados inmediatamente a una casa de salud para su atención respectiva.
- El delegado revisa las provisiones y botica de la nave
- En caso de encontrar medicina caducada y alimentos son separados para su respectiva depuración.
- Una vez terminado su proceso autoriza la libre plática.

Gráfico 8



4.3.-VIABILIDAD DEL INTERCAMBIO COMERCIAL MEDIANTE LA GABARRA ISLA PUNA

4.3.1.-ANÁLISIS FODA DEL INTERCAMBIO COMERCIAL

En base al objetivo específico se ha podido determinar y analizar la viabilidad comercial mediante la gabarra Isla Puna, con estos factores se ha logrado definir los principales factores que la promueven y que facilitan la prestación del servicio.

Mediante el sistema de FODA se puede determinar las fortalezas debilidades, oportunidades y amenazas de acuerdo a la importancia que tienen para formar alternativas de solución para que la aplicación sea exitosa.

- **FORTALEZAS**

- **F1.-REGLAMENTO**

Otra de las fortalezas es que se cuenta con un reglamento de tránsito marítimo fluvial transfronterizo, con el fin de concretar los objetivos propuestos como lo son la operatividad de las naves que realizan este tipo de comercialización.

- **F2.-ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL**

Ambos países cuentan con una estructura organizacional para la ejecución de las actividades del tráfico fronterizo que ayudan a que el proceso se anexe de manera efectiva.

Las autoridades en Colombia son: la Autoridad Aduanera DIAN, Autoridad Marítima, DIRMAR, Autoridad Migratoria, el DAS, Autoridad Portuaria, Superintendencia General de Puertos y Ministerio de Transporte, Autoridad Sanitaria ICA.

Por parte de Ecuador sus representantes son la SENAE, CAE, la DIRNEA, Autoridad Migratoria, APE, Autoridad Sanitaria.

- **F3.-UBICACIÓN GEOGRÁFICA**

El puerto de Esmeraldas se encuentra ubicado en el lado izquierdo de la desembocadura del río Esmeraldas, cuenta con una dársena la cual facilita las actividades convirtiéndose así en una zona perfecta para las naves de cabotaje y sus canales de comunicación son ágiles y oportunos entre ambos países.

- **F4.-REDUCE LOS COSTOS**

En la actualidad la falta de este tipo de transporte marítimo ha incurrido que los usuarios utilicen el sistema de carretera para seguir operando, sin perder su actividad pero el costo de transportación es más elevado lo que incurre en que los productos que usualmente se traen eleven su costo y no sea un negocio rentable para el comerciante y llegue a un costo elevado para el consumidor, al retornar el servicio los costos se abaratan y tanto la oferta como la demanda crecen.

- **F5.-SEGURIDAD DE TRANSPORTE**

Al ser una nave con mayor capacidad brinda la seguridad para que el dueño de su carga viaje junto a ella sin riesgo alguno por sobrecarga.

- **F6.-CONTROL ADUANERO**

Otra de las fortalezas en materia de control es la aduana, autoridad competente quien se encarga del control de las mercancías controlando de manera eficaz el ingreso de las mismas cumpliendo con las especificaciones en materia de productos que puedan ingresar o no y que no excedan del monto estipulado que son los 2000 dólares.

- **F7.-TRAZABILIDAD DE PRODUCTOS**

La trazabilidad de los productos es una de las fortalezas en la que se da paso a conocer el histórico de las operaciones de tráfico Marítimo ya que es un proceso ya realizado anteriormente y su operatividad no es desconocida ni por las autoridades como tampoco por los usuarios que se beneficiaron del proceso.

- **F8.-DEMANDA INTERNA**

El sector comercial esmeraldeño especialmente de la zona norte han venido desarrollando este tipo de actividades lo cual ha hecho que la misma se diversifique y crezca, el producto más comercializado en esa zona es la concha tiene una fuerte demanda en el mercado local lo que sería un beneficio para la zona por temas de costos operativos.

Al ser un proyecto de producción cuenta con la aceptación del mercado local para la viabilidad del mismo Esmeraldas cuenta con una gran cantidad de comerciantes minoristas que trabajan con el vecino país lo que hace que tenga una fuerte incidencia con la finalidad de obtener beneficios.

- **OPORTUNIDADES**

- **O1.-CONVENIOS**

Esmeraldas y Colombia gozan de un convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves basadas en el reglamento donde se constata en forma clara, el ámbito de aplicación, las autoridades que representan para cumplir y hacer cumplir las disposiciones del convenio el arribo de las naves

- **O2.-GIRO COMERCIAL**

La agilidad del tráfico en el giro comercial, es la oportunidad para que se generen fuentes de ingreso de divisas para la ciudad en este proyecto no solo se beneficia Esmeraldas y Tumaco sino también los cantones de la zona norte quienes también cuentan con la oportunidad para sacar sus productos y ofrecerlos al mercado. Aumentando así la participación de la comunidad esmeraldeña en materia de producción.

- **O3.-DEMANDA EXTERNA**

El Intercambio comercial entre ambos países abre las puertas a los productores, comerciante a que saquen sus productos generando rentabilidad los productos que más demanda Colombia son las frutas, arroz, legumbres.

- **O4.-TURISMO**

El turismo está presente en todas las playas de Esmeraldas tanto en el sur como en el norte de la provincia. Las Peñas, Camarones, Rio Verde, Palestina, Lagarto, Limones, Rocafuerte, San Lorenzo, La Tolita Pampa de Oro a nivel (Arqueología), Majagual tiene (Bosques de Manglar), La Playa de Canchimalero y Olmedo. En el cantón Eloy Alfaro es latente el componente turístico, en todas sus regiones, Los atractivos turísticos permiten desarrollar turismo: ecológico, arqueológico, de aventura, comunitario y turismo de playa, gastronomía, cultura, danza que beneficia a la ciudad y a las comunidades generando un ingreso extra a nivel comercial.

- **O5.-FONDEO**

En el Área del puerto pesquero se cuenta con 2 Zonas de fondeo adecuado para el atraque

- ❖ Un muelle de servicio de 120 metros de longitud y 6 de profundidad
- ❖ Uno internacional de 350 metros de longitud y 11 de profundidad.

Tumaco también ofrece 183,4 metros lineales con una dársena de 30 pies de profundidad y un calado de 25 pies.

- **DEBILIDADES.**

- **D1.-INFORMALIDAD**

Entre las debilidades de este tipo de negocios es la informalidad del mismo no se cuenta con un registro único de contribuyentes lo que base principal en el momento de un apoyo financiero no se tenga como demostrar las actividades del negocio.

- **D2.-FALTA DE ASISTENCIA FINANCIERA.**

El gran problema para que el sector comercial crezca en su ámbito económico es la falta de financiamiento, ya que es muy limitada en el área de créditos por parte de Entidades Financieras que requieren de los clientes muchos documentos que respalden las operaciones crediticias de esas actividades, y debido a la informalidad de esta no pueden acceder a ello.

- **D3.-FALTA DE ASEGURADORAS PARA LA CARGA**

Otras de las debilidades es que no se cuenta con una Agencia Aseguradora, que se encargue del aseguramiento de la carga durante la transportación marítima de las mercancías, ya que hay sinnúmero de factores que pueden llegar a afectar a la carga.

- **D4.- FALTA DE MARKETING**

La usencia del marketing y publicidad es una gran debilidad actual ya que la información es escasa, esto genera que muchas personas desconozcan los beneficios, manejo y procedimiento del intercambio comercial para poder llevar a cabo este tipo de comercialización por medio de esta vía.

- **AMENAZAS**

- **A1.-FALTA DE RECURSOS ECONÓMICOS**

La falta de recursos económicos para cubrir la demanda de los comerciantes es una de las barreras que no permite los progresos y la expansión de las actividades de manera productiva en nuestra ciudad.

- **A2.-INSEGURIDAD**

La falta de seguridad en el área marítima es otro de los factores que afecta al sector comercial, especialmente cuando aquellas personas que se dedican a este tipo de actividades son retenidos en alta mar y sufren robos de sus mercancías y embarcaciones es un riesgo latente en la comunidad ya que no solo los despojan de sus herramientas de trabajado sino también atentan contra la vida de estos trabajadores.

- **A3.-FALTA DE CAPACITACIÓN**

La falta de capacitación a la comunidad esmeraldeña en tema de comercialización fronteriza es uno de los problemas para el surgimiento de estas actividades, ya que no se dictan programas capacitación que indiquen como comercializar mediante esta ruta para sacar provecho a las actividades teniendo una visión amplia y clara que efectivice la actividad comercial para que los objetivos planteados por los comerciantes lleguen a cristalizarse.

- **A4.-EL CAMBIO DE LA DIVISA.**

Este es otro de los factores que afecta a los comerciantes que tienen que recurrir a terceras personas y que ante la necesidad de que su moneda sea cambiada para acceder a los productos del vecino país tienen que cambiar su moneda a un precio menor al que esta como tasa nominal y más del bajo precio de cambio pagar comisiones por el giro lo que conlleva a menos productos y el aumento de precio.

MATRIZ FODA.

FACTOR	FORTALEZA	OPORTUNIDAD	DEBILIDAD	AMENAZA
OPERATIVIDAD	F1	O1 O5	D3	A2
FINANCIAMIENTO	F8	O2	D1 D2	A1 A4
PUBLICIDAD	F7	O4	D4	A3

4.4.-PROPUESTA

Ante lo expuesto en el análisis FODA, se puede mostrar que son más las fortalezas y las oportunidades que aportan para el beneficio entre ambas ciudades que cuentan con este tipo de transporte fronterizo ya que se va a contar con un aumento de intercambio comercial de productos generando un impacto socio económico positivo, generando así fuentes de empleo una mayor circulación de divisas y la trazabilidad de los mismos.

Una vez identificadas los elementos dentro de la matriz como son:

1. La operatividad de la gabarra, documentación y reglamento incluyendo la seguridad
2. Financiamiento para los mercaderes informales
3. Publicidad para mayor volumen de mercancías y afluencia de personas en el negocio.
4. Capacitación a los comerciantes y la viabilidad de poder brindar un beneficio en cuanto al cambio de la divisa.

Las propuestas para el mejoramiento del desarrollo comercial y económico se estipularon de la siguiente forma y se las detallan a continuación:

- **OPERATIVIDAD DE LA GABARRA ISLA PUNA**

Los pasos se deben realizar para la calificación y funcionamiento de una nave para prestar el servicio de transporte marítimo es el siguiente:

.

- **REQUERIMIENTOS PARA LA CALIFICACIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE**

Para que un medio de transporte entre a operar tiene que cumplir con los requisitos basados en el REGLAMENTO A LA ACTIVIDAD MARÍTIMA (Decreto No. 168) Capítulo II DE LA MATRÍCULA DE LAS NAVES:

Según los registros El Art. 2 que La matrícula de una nave es un certificado por el cual se acredita que ha sido inscrita en los Registros de la Capitanía de Puerto correspondiente.

En cuanto a la durabilidad el Art. 3.- El registro de la matrícula tendrá carácter permanente pero anualmente se renovará el respectivo certificado, previo el pago de los derechos establecidos.

Art. 4.- Las naves pueden cambiar su puerto de registro, para lo cual previamente se dejará sin vigencia la matrícula anterior en la Capitanía de Puerto en la que se hallare inscrita.

Para el efecto, los armadores solicitarán la baja de la nave acompañando la matrícula y el certificado de pago anual del año correspondiente a la presentación de la solicitud (Obras Publicas, 2015)

En el Art. 6 Toda nave debe volverse a registrar obligatoriamente en los siguientes casos:

- a. Por cambio de armador;
- b. Por cambio de nombre de la nave;
- c. Por cambio de puerto de registro;
- d. Por cambio de sus características técnicas.

- **PARA MATRICULAR LA NAVE POR PRIMERA VEZ**

Se necesitan los siguientes documentos para ser presentados en la Subsecretarias de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

- a) Título de propiedad inscrito en la Capitanía de Puerto;
- b) Planos de construcción de la nave aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante;
- c) Certificado de Arqueo, Avalúo y Clasificación;
- d) Nombramiento del representante legal si el armador/propietario es una persona jurídica solicitud (Obras Publicas, 2015)

- **PATENTE DE NAVEGACION**

Para la obtención de la patente basado en el REGLAMENTO A LA ACTIVIDAD MARÍTIMA (Decreto No. 168) Capítulo III PATENTE DE NAVEGACIÓN Y PASAVANTE

En el Art. 16.- La Patente de Navegación de toda nave nacional será otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, previa petición del armador/propietario acompañada de una copia de la matrícula.

La Patente de Navegación de una nave también deberá registrarse en la Capitanía de Puerto en la que se matriculó la nave

El plazo de vigencia de la matrícula provisional y el Pasavante será de seis meses, renovables por una sola vez.

En el Art. 19.- Para obtener por primera vez el Pasavante, se presentará el título de propiedad de la nave y el certificado de registro o matrícula debidamente cancelado.

Una vez otorgado el Pasavante, se obtendrá la matrícula provisional en la Capitanía del Puerto en la cual se va a registrar la nave. (Obras Publicas, 2015)

REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO

El sistema de intercambio comercial de las naves se manejan bajo el reglamento de tránsito marítimo y fluvial transfronterizo Colombo –Ecuatoriano y para los puertos de Manta y Buenaventura, donde se expresan el ámbito de aplicación, las funciones de las autoridades, la clasificación de las naves, los documentos para portar las naves de servicio privado, y las de servicio público, las tarifas, pasajes y fletes, la política comercial marítima.

DOCUMENTACIÓN PARA LA OPERATIVIDAD

En el art 25 del reglamento de tránsito marítimo y fluvial transfronterizo colombo –ecuatoriano y para los puertos de manta y buenaventura indica que para el funcionamiento de las naves de servicio público deberán portar:

Certificados de zarpe

Matrícula de embarcación y permiso de operación

Licencia y Matricula de navegación de la tripulación

Lista de tripulantes

Lista de pasajeros o manifiesto de la carga

Póliza de seguro de la nave

Póliza de responsabilidad civil de la tripulación pasajeros, carga, y correo

Póliza de seguros de responsabilidad civil de contaminación válida para las aguas de los dos países (Obras Publicas, 2015)

TIPOS DE MERCANCÍAS

Basado en el art 35 del reglamento de tránsito marítimo y fluvial transfronterizo colombo –ecuatoriano y para los puertos de manta y buenaventura sostiene que:

Se podrá llevar `productos de canasta familiar, productos en estado natural , procesado y semi-procesados , y aquellos que estén sujetos a un arancel , hasta una valor de 4 salarios mínimos mensuales del país al cual ingresan los productos su número de unidades no será mayor a dos cuando su valor sea igual al de dos Salarios mínimos legales mensuales (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016)

SEGURIDAD DE LA CARGA

Ante la existencia de robo o deterioro de la mercancía que se transportan existen empresas aseguradoras como lo son la MAGELLAN quienes ofertan los servicios de seguros internacional de mercancías con un tipo de seguro contra todo riesgo de esta manera se puede precautelar las mismas, mediante la firma de una alianza estratégica para mayor captación de clientes mejoramiento en seguridad de la carga y para el cumpliendo con el requisito exigido por el gobierno actual donde recalca la utilización de una compañía de seguro local.

SEGURIDAD MARÍTIMA

En cuanto al control marítimo para la seguridad de la transportación marítima en su lucha constante contra las actividades ilícitas en los espacios acuáticos, la DIRNEA, debe dotar a las Capitanías de Puertos de Esmeraldas las herramientas necesarias para realizar continuos patrullajes en sus áreas de jurisdicción y así aumentar la presencia disuasiva en estos sectores estratégicos buscando afianzar la seguridad del sector pesquero para que las capitanías del Puerto de Esmeraldas que cuente con la adquisición y equipamiento de Unidades Guardacostas con nuevas lanchas que desarrollen velocidades hasta de 30 nudos que sean de gran capacidad y con dos

motores que otorguen velocidades de hasta 30 nudos, 9 metros de eslora impulsada por 2 motores fuera de borda de 200 HP, con la finalidad de contribuir a los patrullajes nocturnos en esa jurisdicción.

Que tengan el equipamiento necesario de salvamento, seguridad y comunicación para realizar patrullajes dentro de las costas de Esmeraldas.

La implementación de un moderno sistema de Control y Vigilancia costero.

- **FINANCIAMIENTO A LOS COMERCIANTES**

Como nuestro FODA pudo determinar uno de los factores que incide para que la comercialización fronteriza no se desarrolle completamente es la informalidad del mismo, la falta de recursos financieros inciden en que los comerciantes no se desplieguen de mejor manera.

Según Banco Pichincha es una entidad financiera cuyo objetivo es prestar su servicio financiero, en uno de sus productos presta a la comunidad un tipo de crédito llamado PRODUCTIVO MIPE (micro crédito para empresarios) a personas naturales cuyo desempeño económico es informal y cuyo ingreso en ventas que genere su actividad sea de producción, comercialización y servicios.

Como se lo consigue:

Mediante la adquisición de un crédito MIPE (microcrédito para empresarios) destinados especialmente para capital de trabajo con garantías quirografarias o hipotecarias con créditos desde \$ 5000 hasta un tope de 20000 dólares, con la tasa fija y pagos mensuales trimestral y al vencimiento.

Una vez determinada las ventas con que superen a las 100000 anuales pasarían al segmento PYMES. (Pequeñas y Medianas empresas)

- **Perfiles para la calificación del crédito.**

Uno de los primeros pasos para su formalización es crearse mediante un RISE o RUC para formalizar sus actividades.

Su edad debe estar entre mínimo 23 años para créditos de 5000 y mayores de esa cantidad mínimo 25 años.

Aplican para codeudores y garantes.

Tener experiencia en el negocio, mayor o igual a 1 año

Extranjeros mínima estabilidad de 2 años en su negocio.

Tener ventas menores a 100.000 USD al año

Hasta 24 meses con pagos, mensual, trimestral o al vencimiento.

Garantía quirografaria

Tasa de interés, fija al momento se cuenta con el 22.50%.

Tener calificación AA, AAA en el buró de crédito

- **Documentación requerida para la gestión del crédito**

La validez de la documentación requerida es del lapso de 60 días.

Copia de cedula y papeletas de votación de todos os participantes

Autorización de la consulta de buro de crédito para deudor, codeudor y garante conyugue de garante de haber el caso

Copia del RISE o RUC

Tres últimas declaraciones del IVA

Tres últimas declaraciones de la renta

3 referencias de proveedores donde indique la cantidad de compra, el modo de pago y las frecuencia de la compras. (Justifican la antigüedad del negocio)

Las garantías.

Deben presentar la misma documentación en caso de ser independientes, caso contrario deberán presentar

Rol de pagos

Certificados de trabajo donde conste fecha de ingreso, sueldo, y cargo que desempeña.

La garantía deberá cubrir con el 10% del monto del crédito.

- **Causas de la negación del crédito**

No cumplimiento de uno de los perfiles

Capacidad de pago insuficiente

Información de respaldo inconsistente.

Esta es una de las maneras para poder formalizarlos como comerciantes minoristas y como no decirse en algún momento ser exportadores o importadores en grandes magnitudes aprovechando las ventajas de la localización y recursos.

- **ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MARKETING Y PUBLICIDAD**

El progreso y desarrollo de la comunidad esmeraldeña dependen de la ejecución de programas y proyectos que ayuden a incrementar la comercialización y la rentabilidad de las actividades comerciales.

Por esto es necesario la elaboración de un plan de marketing intensivo que contemple los aspectos más relevantes para la promoción de la gabarra "Isla Puna" sus especificaciones técnicas para transporte de pasajeros, vehículos de carga pesada, y bodegaje general (bajo cubierta) ya que esta cuenta con una capacidad para:

- 56 pasajeros
- 6 tripulantes
- 70 m3 de bodega para carga seca
- 200 toneladas de carga máxima estimada.

Estos planes deben estar orientados a motivar la inversión, de las personas que se dedican a este tipo de comercialización para la utilización óptima de la misma con un mejor control y garantizando la rentabilidad y seguridad de los participantes en general.

Como conseguirlo.

El MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS designó a APE como ente ejecutor de este proyecto, deberá desplegar un plan de trabajo que incluya una campaña a nivel nacional e internacional donde se destaquen los beneficios de este nuevo plan, mediante trípticos flyers, cuñas informativas con la televisión local etc.

Otra de las oportunidades para conseguir la promoción es la que utiliza el gobierno de Ecuador mediante:

RED DE CÁMARAS DE COMERCIO Y DE TURISMO BINACIONALES FRONTERIZA la cual fue creada mediante un acuerdo de cooperación e integración firmado por las Cámaras de Comercio del Departamento de Nariño y las Cámaras de Comercio y de Turismo del Norte de Ecuador; firmado en el marco del "I Encuentro de Oportunidades Comerciales y Rueda de Negocios para Empresarios Nariñenses",

realizado los días 2, 3 y 4 de noviembre del 2011, se acoja a este acuerdo que se celebró con el fin de consolidar, fortalecer alianzas y programar actividades en pro de la integración, fortalecimiento y promoción de la oferta y demanda productiva, comercial y turística de las Zonas de Integración Fronteriza para que las comunidades de ambos países conozcan los beneficios y la trazabilidad de los productos (Cancillería de Colombia, 2011)

- **CAPACITACIÓN**

La capacitación y la formación profesional resultan fundamentales en la estrategia de desarrollo, pues contribuyen al bienestar de la población, ya que incrementa la eficiencia del talento humano y contribuye en la disminución de las brechas de desigualdad social y económica de los trabajadores en los procesos productivos.

El desarrollo del talento humano resulta esencial, pues una fuerza laboral bien capacitada es clave para proporcionar al sistema, trabajadores con mayores y mejores habilidades para adaptarse a los acelerados cambios técnicos y de innovación.

Como conseguirlo

Mediante el Decreto Ejecutivo 680 en donde consta El Plan de Capacitación y Formación Profesional 2012 del SECAP que ha sido construido dentro del enfoque de las Agendas Sectoriales de Transformación Productiva y de Desarrollo Social.

Además, está alineado a la Estructura de Capacitación y Formación Profesional, basada en un modelo que permita incluir a nuestros beneficiarios en un servicio de capacitación y formación profesional óptimo; lo cual convierte al presente planeen un camino hacia la calidad y en una estrategia de inclusión socioeconómica; ambos trazados, en torno a los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013;

La ventaja es que en caso de identificarse necesidades de capacitación en otras áreas adicionales a las indicadas, el SECAP trabajará conjuntamente en alianza con entidades públicas y/o privadas para el levantamiento y atención de las mismas (SECAP, 2015)

- **CAMBIO DE DIVISA.**

Uno de los factores determinantes a la hora de comprar y vender en el mercado del vecino país, es el cambio de la moneda.

Muchos comerciantes se ven afectados en esta trama ya que no existe por el momento una casa de cambio o una institución que brinde este tipo de servicio y evitar de esta forma riesgos en cuanto al tema de seguridad del dinero y especulaciones en el cambio.

Como conseguirlo

Se visitó a entidades financieras privadas como lo es BANCO DEL PICHINCHA la cual indica, en que una ventanilla de extensión que preste el servicio cambiario incurre en costos operativos lo cual para la institución financiera no es rentable.

En cuanto a la institución pública financiera como es el BANCO NACIONAL DE FOMENO la cual mantiene una oficina en cada cabecera cantonal y dentro de sus obligaciones no incluye el cambio de la divisa manifiesta su representante que el gobierno central por medio del BCE podría designar una casa de cambio pero como indica la banca privada no es rentable por los costos operativos que representa y la poca afluencia del negocio.

4.5.-ANÁLISIS DE IMPACTOS

Para facilitar la comprensión del documento se han determinado niveles de interpretación, los mismos que se detallan a continuación:

NIVEL	INTERPRETACIÓN
- 3	Impacto alto negativo
- 2	Impacto medio negativo
- 1	Impacto bajo negativo
0	No hay impacto
1	Impacto bajo positivo
2	Impacto medio positivo
3	Impacto alto positivo

- Se ha determinado una serie de ámbitos que directa o indirectamente se relacionan con el proyecto desarrollado.
- En la matriz de cada área horizontalmente se ubica el rango de impactos establecido en el cuadro anterior mientras que verticalmente se ha determinado una serie de indicadores que determinan el nivel de impacto.
- A cada indicador se asigna con criterio un valor, para luego realizar la sumatoria total de los niveles de impacto que será dividida para el número de indicadores y que permitirá determinar el nivel de impacto promedio de cada área o ámbito.
- Bajo cada matriz se realiza un breve análisis y argumento, indicador por indicador en el que se fundamenta los motivos razones o circunstancias por las que se asignó determinado nivel de impacto a cada indicador.
- Finalmente se ha estructurado una matriz general o global de impactos en la que verticalmente se sustituyen los indicadores por las áreas de influencia y matemáticamente con el procedimiento mencionado se determina el nivel de impacto global del proyecto.
- Para la determinación de un porcentaje se dividirá la sumatoria que ha alcanzado el nivel de impacto para los indicadores o factores del mismo.
- La matriz de impactos está elaborada sobre la base de algunos indicadores a los cuales se asigna un nivel de impacto, niveles utilizados de acuerdo al siguiente cuadro.

Ponderación	-3	-2	-1	0	1	2	3	4.5.1. - IMP ACT O SOCI AL
Indicador								
• Legalización de indocumentados							X	
• Fuentes de empleo							X	
• Mejoramiento de la calidad de vida de los involucrados.							X	
TOTAL							9	

Nivel de impacto 3

• **IMPACTO ALTO POSITIVO**

Los convenios que se han venido desarrollando entre Ecuador y Colombia han posibilitado:

- La legalización de indocumentados lo que ha permitido durante todos estos años regularizar la permanencia de un importante número de colombianos en el país que buscan un refugio y la manera de garantizar su calidad de vida.

4.5.2.- IMPACTO ECONÓMICO

	Ponderación	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicador								
<ul style="list-style-type: none"> • Diversificación de productos. • Mejoramiento de la economía de participantes • Ahorro en costos y gastos • Turismo 							X	X
TOTAL							2	9

Nivel de impacto 2.75

- **ANÁLISIS DE MEDIO POSITIVO**
- El sistema de integración fronteriza apoya la diversificación e intercambio de productos entre los dos países.
- Generando empleo e ingresos a las familias.
- Aumenta el turismo con la ayuda de proyectos en mejoras fronterizas organizadas por las comisiones de vecindad que están debidamente financiados por organismos para trabajar por el desarrollo económico de ambos países.
- Ahorro en costo por la transportación de mercancías mediante el servicio marítimo.

4.5.3.-POLÍTICO

	Ponderación	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicador								
<ul style="list-style-type: none"> • Tratados y comisiones de vecindad • Estabilidad política • Mejora el estilo de vida de la comunidad • Progreso de nivel de relaciones comerciales de ambos países. 							X	X
TOTAL							2	9

Nivel de impacto 2.75

ANÁLISIS DE MEDIO POSITIVO

Las relaciones con el vecino país ocupa un lugar preferencial en la política exterior con:

- Los tratados y comisiones de vecindad se busca iniciativas orientadas a la estabilidad política entre Ecuador y Colombia,
- Bienestar económico de las colectividades mediante diálogos y negociaciones.
- El desarrollo de las comunidades mediante los apoyos de integración fronteriza ayudan a mejorar la calidad de la relaciones comerciales entre ambos países

4.5.4.-IMPACTO GLOBAL

		-3	-2	-1	0	1	2	3
Ponderación								
Indicador								
• SOCIAL								X
• ECONÓMICO								X
• POLÍTICO								X
TOTAL								9

Nivel de impacto 3

ANÁLISIS GENERAL

Este proyecto se suma a la tarea de aportar soluciones a las necesidades existentes, su ejecución contribuirá de una u otra manera a:

- a. La creación de nuevas fuentes de trabajo que de forma directa o indirecta de acuerdo a las diferentes actividades comerciales del mismo, incrementando el estándar de vida de los participantes.
- b. El éxito de esta tesis no solo beneficiara a los participantes directos sino al sector económico en general, Contribuyendo con sus utilidades al movimiento de circulante en la comunidad.
- c. Trabajando en conjunto la colectividad aprenderá a optimizar los recursos mejorando la calidad del sistema de trabajo y por ende de su vida en general orientándolos a un cambio en el estilo de vida tendiendo a superarse ya que estarán interesados en capacitarse continuamente, no solo en cuanto al tema de comercialización sino además en áreas como legislativas, administrativas, tributarias, para poder así formar sus propias comercializadoras de productos.

CAPÍTULO V

5.1.-CONCLUSIONES

- La ayuda que se mantiene mediante la firma de los acuerdos comerciales son muy beneficioso para ambos países, lo que hace es que tengan la libertad de trasportar mercancías, personas y vehículos bajo un reglamento estipulado cumpliendo y respetando el mismo ya que estos se establecen en un marco de seguridad para los importadores como para los exportadores y brindan un acceso seguro para abrir nuevos mercados, al mismo tiempo, permiten que se estrechen esos lazos comerciales mediante la reactivación del comercio con los bienes susceptibles a ser comercializados y beneficiándose en la reducción de impuestos en el comercio exterior , en las zonas integración fronteriza, esto conlleva a una armonización de integración de la zonas en el ámbito político económico y social Cabe indicar que no todos los proyectos se han desarrollado a cabalidad tales como la carretera Esmeraldas -Tumaco que hasta la fecha sigue en proyecto y que solo depende de Colombia para su culminación.
- Hay una estructura organizacional bien establecida para que se puedan ejecutar todas las actividades marítimas por parte de las autoridades que participan dentro del proceso para el embarque y desembarque de personas, mercancías por medio de vía marítima pero se ha manejado en forma informal Actualmente el puerto de Esmeraldas no cuenta con una infraestructura propia para la gabarra en mención en la que sirva para hacer uso de la comercialización de bienes por medio de esta vía para el desembarque de las mercancías, para lo cual se va a realizar en las áreas del PAPES un espacio para su funcionamiento ya que a diferencia del puerto Tumaco ellos si cuentan con un muelle para su desembarque de personas y mercancías.
- No se cuenta con una agencia aseguradora para este tipo de carga de menores proporciones y valores donde el usuario pueda recuperar en caso de siniestro alguno la pérdida de su mercancía. Una gran desventaja que se pudo constatar

por versiones emitidas por usuarios de embarcaciones es la piratería en alta mar corriendo peligro para la trasportación de sus mercancías. Los costos en comparación a los de carretera son más económicos en este tipo de transporte marítimo fronterizo. Al contar con una embarcación con mayor tamaño y mayor resguardo hace que el usuario cuente con seguridad para él y su carga durante la transportación de sus mercancías. Se cuenta con una zona de fondeo lo cual es apto para el atraque de este tipo de embarcaciones.

5.2.-RECOMENDACIONES

El sector comercial de la ciudad Esmeraldas cuenta con algunas ventajas para poder desarrollarse y alcanzar el crecimiento. Se recomienda a las Autoridades involucradas:

- Optimizar y aprovechar las ventajas del sector comercial que son beneficiadas mediante proyectos de integración fronteriza y para esto, los agentes deben involucrarse más en los procesos, procedimientos y proyectos que se planifican en estas reuniones ya que son fuentes impulsadoras para la comercialización para integrar a la comunidad con la información necesaria y específica para la comercialización de productos para así contar con un gran número de personas que comiencen comercializar sus mercancías por medio de la vía marítima.
- Que se dé a conocer en dichas capacitaciones los procedimientos, logísticas y reglamentos para el ámbito de la aplicación, en la recepción de un medio de transporte de pasajeros y carga para que se realicen alianzas estratégicas con las universidades en temas de controles aduaneros ya que se estaría optimizando personal en las entidades públicas y serviría como aporte a los estudiantes del área de comercio exterior en temas de capacitación.
- Que se brinden talleres informativos a la comunidad y cursos de capacitación para la comercialización de productos mediante la vía marítima ya que es importante que se imparta conocimientos específicos para la transportación, productos que se puedan transportar y cantidades como también incentivar a la

comunidad esmeraldeña para la formalización de sus actividades a fin de que puedan recibir también apoyo económico por parte de entidades financieras.

GLOSARIO

1. **Nave:** es toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de su estructura se lo utilice para su operación normal.

2. **Nave de uso particular o privado:** La dedicada únicamente al servicio de su propietario y que no se alquila ni arrienda a terceros y que no conduce carga ni pasajeros mediante el pago de remuneración alguna.

3. **Nave de uso público:** La que se dedica al transporte de carga y/o pasajeros mediante el pago de un flete o pasaje.

4. **Nave mayor:** Aquella que tiene más de cincuenta toneladas de registro bruto.

5. **Nave menor:** Aquella que tiene cincuenta toneladas de registro bruto o menos.

6. **Armador:** Es la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio.

7. **Agente Naviero:** Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la escala del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones.

8. **Puerto:** Ámbito geográfico de un lugar de la costa o ribera cuya jurisdicción ha sido determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y que contiene un conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten efectuar las operaciones de transferencia de carga y pasajeros.

9. **Terminal portuario:** Es una instalación portuaria de propiedad pública o privada autorizada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos que contiene obras y facilidades que permiten la realización de las operaciones portuarias.

10. **Operador Portuario:** Es la persona jurídica de derecho privado que presta servicios portuarios por delegación de la Autoridad Portuaria.

11. **Concesionario:** Es la persona jurídica que está facultada a ocupar y usar zonas de dominio público.

12. **Permiso de Tráfico:** Es el documento único que prueba la nacionalidad, registro, condiciones de navegabilidad y seguridad.

BIBLIOGRAFÍAS

- Andres, E. (8 de Noviembre de 2015). Ape y el Trafico Fronterizo mediante la gabarra . (C. Vanessa, Entrevistador)
- ASAMBLEA NACIONAL. (9 de Junio de 2014). *Código Organico de la Produccion Comercio e Inversiones*. Obtenido de Código Organico de la Produccion Comercio e Inversiones: www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/4cdf82a-6702-4147-917e-344eb79d8eae/CODIGO+ORGANICO+DE+LA+PRODUCCION,+COMERCIO+E+INVERSIONES,+COPCI%5B2%5D.pdf.
- Asamblea Nacional. (s.f.). *Registro Oficial Organo del Gobierno del Ecuador* . Obtenido de Registro Oficial Organo del Gobierno del Ecuador : <http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (25 de 11 de 2015). *issuu*. Obtenido de issuu: http://issuu.com/megasans/docs/autoridad_portuaria_de_esmeraldas
- CAN. (09 de 08 de 2015). Obtenido de CAN: <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx>
- CAN. (03 de 02 de 2016). Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE>
- CAN. (6 de Julio de 2016). *Comunidad Andina*. Obtenido de Comunidad Andina: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=121&tipo=TE&title=banco-de-proyectos-de-integracion-y-desarrollo-fronterizo-bpif>
- CAN. (03 de 02 de 2016). *Comunidad Andina* . Obtenido de Comunidad Andina : <http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2013/11660.pdf>
- CAN. (03 de 02 de 2016). *Comunidad Andina* . Obtenido de Comunidad Andina : <http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2013/11660.pdf>
- Cancilleria de Colombia. (2 de Noviembre de 2011). *Reunion Plenaria de la Comision de Vecindad*. Obtenido de Reunion Plenaria de la Comision de Vecindad: www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/docs/ecuador/Comit%E9%20de%20Asuntos%20Econ%F3micos%20y%20Comerciales.pdf
- Carlos, C. d. (1998-2001). *CANCILLERIA DE SAN CARLOS TOMO 3*. bogota: Cancilleria de San Carlos.
- Ecuador Inmediato. (16 de Noviembre de 2011). *Ecuador Inmediato*. Obtenido de Ecuador Inmediato: cuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=161676&umt=viceministro_comercio_exterior_califica_positivo_examen_politicas_comerciales_ecuador_en_omc
- Ecuador, D. (12 de Abril de 2005). *Codificación de La Ley de Migración*. Obtenido de Codificación de La Ley de Migración: <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2005/abril/code/18308/registro-oficial-12-de-abril-del-2005#anchor187043>

Fronteras de Colombia. (09 de 08 de 2015).

http://sogeocol.edu.co/Ova/fronteras_colombia/fronteras/pacifico/pacifico_ecuador.html. Obtenido de http://sogeocol.edu.co/Ova/fronteras_colombia/fronteras/pacifico/pacifico_ecuador.html: http://sogeocol.edu.co/Ova/fronteras_colombia/fronteras/pacifico/pacifico_ecuador.html

Guillermo, F. d. (1988-2001). Colombia: Cancillería de San Carlos tomo III.

INOCAR. (15 de 08 de 2015).

http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2015/literal_a/base_legal/A._Codigo_policia_maritima.pdf. Obtenido de http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2015/literal_a/base_legal/A._Codigo_policia_maritima.pdf: http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2015/literal_a/base_legal/A._Codigo_policia_maritima.pdf

Jairo, D. (17 de 02 de 2016). Tráfico Fronterizo. (C. Vanessa, Entrevistador)

Judith, C. (13 de 02 de 2016). Tráfico Fronterizo. (V. Cedeño, Entrevistador)

Lideres. (2012). *La Comunidad Andina está en un proceso de reingeniería*. Obtenido de <http://www.revistalideres.ec/lideres/adalid-contreras-comunidad-andina-proceso.html>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2 de Julio de 2016). *Reglamento de de transporte Maritimo*. Obtenido de Reglamento de de transporte Maritimo: http://obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/20-12-2012_SPTMF_Reglamento-de-Transporte-Maritimo-y-Fluvial.pdf

Mora, C. (8 de Noviembre de 2015). Trafico Fronterizo. (V. Cedeño, Entrevistador)

Obras Publicas . (11 de Diciembre de 2012). *Reglamento de Transporte Maritimo y Fluvial* . Obtenido de Reglamento de Transporte Maritimo y Fluvial : http://obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/20-12-2012_SPTMF_Reglamento-de-Transporte-Maritimo-y-Fluvial.pdf

Obras Publicas. (15 de 08 de 2015). Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MAR%C3%8DTIMA.pdf

OMC. (6 de Julio de 2016). *Organizacion Mundial del Comercio*. Obtenido de Organizacion Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm

Pablo, V. M. (2006). *Historia de las relaciones Internacionales*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.

SECAP. (15 de 08 de 2015).

http://www.secap.gob.ec/Ley_de_Transparencia/Planificacion%20institucional/PLANE_S_Y_PROGRAMAS/plan_capacitacion_2012.pdf. Obtenido de http://www.secap.gob.ec/Ley_de_Transparencia/Planificacion%20institucional/PLANE_S_Y_PROGRAMAS/plan_capacitacion_2012.pdf

S_Y_PROGRAMAS/plan_capacitacion_2012.pdf:
http://www.secap.gob.ec/Ley_de_Transparencia/Planificacion%20institucional/PLANE_S_Y_PROGRAMAS/plan_capacitacion_2012.pdf

SENAE. (20 de Enero de 2010). *Proyecto de ley Organica de Aduana* . Obtenido de Proyecto de ley Organica de Aduana : <http://www.aduana.gob.ec/archivos/LEY-ORGANICA-DE-ADUANA-2010.pdf>

SENAE. (03 de 02 de 2016). *Aduana del Ecuador*. Obtenido de Aduana del Ecuador:
<http://www.aduana.gob.ec/archivos/LEY-ORGANICA-DE-ADUANA-2010.pdf>

SENAE. (6 de Julio de 2016). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:
http://www.tramitesciudadanos.gob.ec/tramite_imp.php?cd=4382


SISE. (16 de 08 de 2015). *Sistema de Informacion sobre el comercio exterior* . Obtenido de Sistema de Informacion sobre el comercio exterior :
<http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec563s.asp>

LIBROS Y REGLAMENTOS

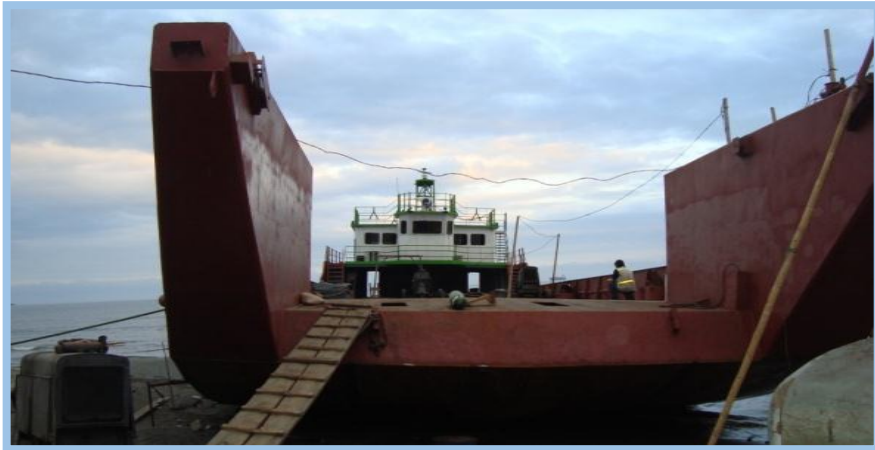
- Código orgánico de la producción.
- Editorial Cancillería de San Carlos tomo III 1998-2001 Guillermo Fernández de Soto.
- (Diario del Sur de Colombia – JLF) Publicado por Luis Freire Adrián
- Reglamento de tránsito marítimo fluvial transfronterizo Ecuatoriano-Colombiano y para los puertos de Manta y Buenaventura
- Reglamento de la actividad marítima.
- Decreto 168 (Registro Oficial 32, 27-III-1997)
- Decreto 1069 (Registro Oficial 278, 18-III-1998)
- Decreto 1111 (Registro Oficial 358, 12-VI-2008)
- Decreto 1485 (Registro Oficial 497, 30-XII-2008).
- Legislación Marítima y Portuaria , corporación de Estudios y Publicaciones 2005 tomo I
- Ofc.No 10898-AP-G
- Reglamento de tráfico Marítimo y fluvial transfronterizo Ecuatoriano-Colombiano

ANEXO 1

Gráfico

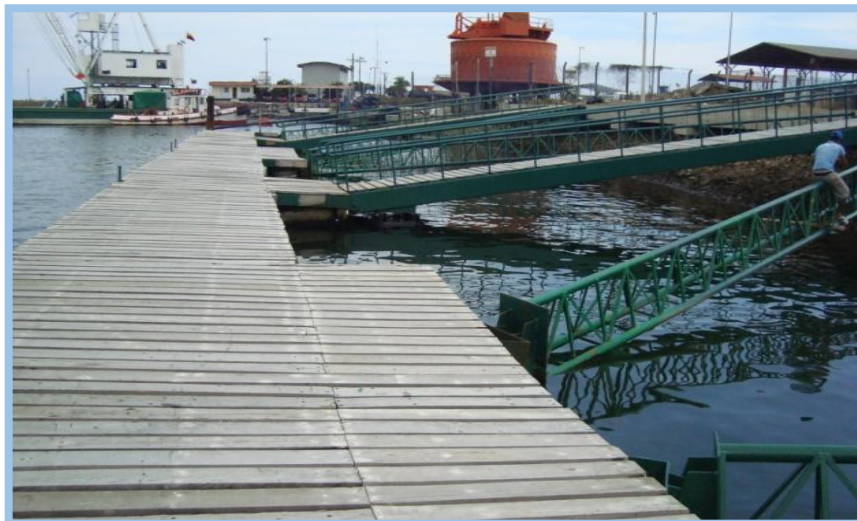
		Documento de Recepción/Salida de Medios de Transporte (DRM) – Libre Plática			
		Llegada <input type="checkbox"/>	Salida <input type="checkbox"/>	Nº. DRM: _____	
		Libre Plática: Autorizada <input type="checkbox"/>	No Autorizada <input type="checkbox"/>	Hora: _____	
Nº. De Manifiesto	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Aduana	Año	Tipo de Manifiesto	Nº Manifiesto	Dígito Verificador
Matrícula de la Nave			Nombre del Buque		
Nº de Viaje			Bandera		
Nombre del Capitán de la Nave					
Observaciones de Operador					
Funcionario Receptor			Fecha de Inicio de Libre Plática	(DD/MM/AAAA)	
Fecha Llegada / Salida Nave		(DD/MM/AAAA)	Hora, Llegada/Salida Nave		
Fecha estimada de Salida de la Nave		(DD/MM/AAAA)			
Nº de Doc. De Transporte			Nº Folios de Valija Diplomática / Postal		
Nº de Folios Lista de Pasajeros			Nº Folios Lista de Tripulación		
Nº de Folios Lista Efectos de Pasajeros			Nº Folios Lista Efectos Tripulación		
Nº de Folios Lista Equipaje no Acompañado			Nº Folios Lista Ranchos Suministros		
Nº de Folios + Doc. Transporte			Plano de Estiba		
Manifiesto de Carga Internacional			Lista de Contenedores		
Declaración General			Cont. 40		Reestiba
Piloto Práctico			Cont. 20		Tránsito
			Cont. Vacíos		
Línea Transportista			Cuarentena		
Tipo de Carga Importación			Muelle Nº		
Módulo de Descarga			Ruta:		
Carga Manifestada					
Carga No Manifestada					
Carga Suelta					
Otro Tipo					
Tipo de Carga Exportación					
Observaciones		Elaborado Por:			
		Fecha:			
Estuvieron presentes:					
Por el Transportista		CÍA. NAVIERA		Por la CAE	
_____ Nombre		_____ Nombre		_____ Nombre	
_____ Firma		_____ GABRIELA ISLA PUNA		_____ Firma	
_____ Fecha		_____ Fecha		_____ Fecha	

ANEXOS 2





TUMACO



FORMATO DE ENCUESTA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE ESMERALDAS
8vo. COMERCIO EXTERIOR



A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilación de información sobre el tráfico marítimo fronterizo entre Ecuador y Tumaco con la finalidad de analizar su incidencia.

NOMBRE:

OCUPACION:

UBICACIÓN:

FECHA:

AGRADEZCO DE ANTEMANO SU COLABORACIÓN

- 1.- Conoce usted los beneficios del tráfico fronterizo marítimo

- 2.- Tiene conocimiento del manejo de la carga y en las proporciones que se puedan transportar

- 3.-Conoce usted los organismos de control para la realización del proceso de ingreso y salida de mercancías.

- 4.-Considera usted que el trafico fronterizo marítimo es una vía segura en el momento de importar o exportar sus mercancías

- 5.-Cree usted que el trafico fronterizo ayuda a una estabilidad política entre Ecuador y Colombia.

- 6.-Cuales son para usted las ventajas y desventajas de la creación del nuevo proyecto de la barcaza que se va a implementar para el tráfico fronterizo.

- 7.-Considera usted que la construcción de la barcaza es un punto positivo para el desarrollo económico de esmeraldas.

- 8.-Cree usted que los acuerdos binacionales con el vecino país se han desarrollado de manera efectiva hasta la fecha.

9.-Considera usted que El Plan Ecuador ha fortalecido la economía de las provincias fronterizas (y las de la denominada frontera ampliada), mejorando su calidad de vida de la población

10-Conoce usted los programas y proyectos de impacto de desarrollo fronterizo de dichos acuerdos bilaterales entre Ecuador y Colombia.

11- Tiene usted conocimiento acerca de los diferentes organismos que financian actualmente los proyectos de integración fronteriza.

Para obtener información que sustente el presente tema se procederá a entrevistar a las personas involucradas en este proceso las cuales son:

Sr. Jairo Díaz.

Sr. Jorge Velazco.

Sra. Judith Cabrera

Ing. Cristhian Mora.

Sr. Blasco Campaña

Ing. Andrés Estrella.