

**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



UNIDAD DE POSTGRADOS

**ANÁLISIS DE USO DEL SISTEMA TRÁNSITO INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS (TIM) COMO PLAN PILOTO EN LA FRONTERA ADUANERA DE
COLOMBIA Y ECUADOR.**

Para alcanzar el Grado de:

Magister en Administración de Empresas

Mención especial: Logística y transporte

Tesis de Maestría presentada por:

Ing. Zayda Valeria Romero Martínez

Tutor de tesis:

Ing. Melvin López Franco

Junio 2016

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Quien comparece. Zayda Valeria Romero Martínez, declaro bajo el juramento universal, que el desarrollo descrito en este documento es de mi autoría: el mismo no ha sido detallado por cualquier otro tipo de investigación y tribunal calificador, y he consultado la literatura citada en material de autores impreso que se detallan como citas de referencia en este documento.

El plagio total o arbitrario de este documento en forma idéntica o modificada, escrita a modo antiguo o por el uso de tecnología y otras herramientas, etc., no autorizada por la editora, viola derechos reservados. Para instituciones públicas solo será reproducida con autorización de la autora para fines académicos.

Cualquier uso debe ser anticipadamente requerido.

2016 Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad de Guayaquil.

Derechos Reservados de la Autora.

Romero Martínez Zayda Valeria

C.I. 0924353006

AGRADECIMIENTO Y DEDICATORIA

Al concluir esta etapa de formación profesional, constituye un logro importante hacia la especialización de mi profesión durante este tiempo.

Un agradecimiento especial a Dios, sin Él no hubiese sido posible superar las dificultades, a mi querida familia, mi madre Norma Martínez, mi padre Raúl Romero y a mis hermanos Luís y Alejandro, por ser pacientes, comprensivos y por estar siempre en todo momento. Al Ing. Melvin López tutor de esta tesis. No obstante, agradezco también a aquellas personas que me direccionaron en la temática como expertos aduaneros y en negocios internacionales y de comercio exterior: MBA. Timmy García Carpio y a amigos que fueron partícipe con sus conocimientos para el desarrollo de esta investigación.

Es a ellos, a quienes dedico todo el esfuerzo de estos años de estudio para culminar con éxito ésta tesis.

Mi agradecimiento profundo a ellos, dedico ésta tesis.

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ANÁLISIS DE USO DEL SISTEMA TRÁNSITO INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS (TIM) COMO PLAN PILOTO EN LA FRONTERA ADUANERA
DE COLOMBIA Y ECUADOR.

Autora:

Romero Martínez Zayda Valeria

RESUMEN

El sistema de Tránsito Internacional de Mercancías nace del deseo de integrar los países de Colombia y Ecuador en el cruce de frontera Tulcán – Ipiales para las cargas y medios de transporte que aplican el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario, sin embargo, más allá del ímpetu demostrado para consolidar este plan piloto, las aduanas como el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia se han encontrado resultados interesantes en el avance de la ruta. Mediante el análisis DAFO se determinó las estrategias y sus líneas de acción que permita consolidar el uso del sistema para otros segmentos de mercados, mediante estrategias binacionales que presten facilidades aduaneras-logísticas para el paso de mercancías, con la finalidad de promover e incentivar a los países como Perú y Bolivia a aplicar y ejecutar el uso del sistema en la región andina, obteniendo una ruta regional que genera costo, tiempo y seguridad.

Palabras Claves: Aduana, Estrategia, Mejora, Procedimiento, Logística, Consolidar.

ABSTRACT

ANALYSIS OF USE INTERNATIONAL FREIGHT TRAFFIC (TIM) PLAN AS A PILOT IN THE CUSTOMS BORDER OF COLOMBIA AND ECUADOR SYSTEM.

Author:

Romero Martínez Zayda Valeria

The system of international transit born from the desire to integrate the countries of Colombia and Ecuador in the border crossing Tulcán - Ipiales for cargo and conveyances that apply under the Community Customs Transit, however, beyond the momentum demonstrated this pilot plan to consolidate, customs and the National customs Service of Ecuador and the Tax and customs found interesting results in advancing the route. By SWOT analysis strategies and lines of action to consolidate the use of the system to other market segments, through binational strategies that pay-logistical customs for the passage of goods facilities, in order to promote and encourage determined to countries like Peru and Bolivia to implement and enforce the use of the system in the Andean region by obtaining a regional route that generates cost, time and security.

Keywords: Customs, Strategy, Improvement, Process, Logistics, Consolidate

ÍNDICE

PORTADA	i
RESUMEN	iv
ABSTRACT	v
ÍNDICE DE TABLAS	ix
ÍNDICE DE GRÁFICOS	x
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	xi
CAPÍTULO I	1
1.1. Problema de investigación	1
1.2. Objetivos	3
1.2.1. Objetivo General	3
1.2.2. Objetivos específicos	3
1.3. Justificación	4
1.4. Hipótesis	7
1.5. Variables	7
1.5.1. Variable Independiente	7
1.5.2. Variables Dependientes	7
1.5.3. Operacionalización de las variables	8
1.6. Novedad científica	10
1.7. Población	11
1.8. Muestra	11
1.9. Aspectos metodológicos	12
1.9.1. Diseño	12
1.9.2. Enfoque	13
1.10. Método	14
1.11. Técnicas	15

CAPÍTULO II.....	16
2.1. ¿Qué es el TIM (TRÁNSITO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS)?.....	16
2.2. Marco Conceptual.....	17
2.3. Los ejes del TIM a nivel de países	20
2.3.1. Integración de Datos y Procesos.....	20
2.3.2. Nuevas Tecnologías de información	22
2.3.3. Acuerdo y sistema de negociación como proceso operativo único.....	23
2.4. Elementos fundamentales del TIM Andino.....	24
2.5. Experiencias entre países por el uso del TIM.....	25
2.5.1. Caso Brasil.....	25
2.5.2. La experiencia Centroamericana	26
2.5.3. Red de Ventanillas Únicas de América Latina.....	27
2.6. Desafíos de la logística y su relación con el sistema aduanero	28
2.6.1. Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras.....	30
2.6.2. De las autorizaciones para el Transporte.....	31
2.6.3. Carta de Porte Internacional por Carrera.....	32
2.6.4. Manifiesto de Carga Internacional	33
2.6.5. De la Declaración del Transito Aduanero Internacional	34
2.7. Acuerdo entre Ecuador y Colombia bajo el TIM	35
CAPÍTULO III	39
ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	39
3.2. Análisis de la encuestas sobre el uso del TIM.....	43
3.2.1. Tabulación de Encuestas	43
3.3. Resultados de las entrevistas	57
3.4. Análisis de las estadísticas TIM Colombia-Ecuador. Febrero 2016	58
3.4.1. TOP 10 de las empresas ttransportistas que utilizan el TIM	59

3.4.2. Usuarios Registrados al TIM	60
3.4.3. Evolución de los tránsitos TIM capturados y rutas utilizadas en el TIM	63
3.4.4. Top 10 Exportadores (remitentes) que utilizan TIM Colombia-Ecuador.....	65
3.5. Análisis de las estadísticas TIM Colombia-Ecuador al 31 de Marzo en comparación con el cierre de Febrero del 2016.	66
3.6. Análisis FODA	71
3.6. Líneas trascendentales de acción (DAFO/FODA)	72
ESTRATEGIAS	73
CAPÍTULO IV	76
PROPUESTA Y VALIDACIÓN	76
4.1. Título de la propuesta	76
4.2. Justificación	76
4.3. Objetivo	76
4.4. Presentación de la propuesta (Plan de Acción)	77
4.5. Validación de la hipótesis.....	80
4.6. Validación de la propuesta	82
CONCLUSIONES.....	83
RECOMENDACIONES	84
BIBLIOGRAFÍA	86

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:1. Variable Independiente.....	8
Tabla 1:2. Variable Dependiente.....	9
Tabla 3:1. Pregunta 1.....	44
Tabla 3:2. Pregunta 2.....	45
Tabla 3:3. Pregunta 3.....	46
Tabla 3:4. Pregunta 4.....	48
Tabla 3:5. Pregunta 5.....	50
Tabla 3:6. Pregunta 6.....	51
Tabla 3:7. Pregunta 7.....	52
Tabla 3:8. Pregunta 8.....	54
Tabla 3:9. Pregunta 9.....	55
Tabla 3:10. Pregunta 10.....	56
Tabla 3:11. Top 10 Empresas Transportistas que utilizan el TIM.....	60
Tabla 3:12. Rutas Utilizadas en el TIM.....	64
Tabla 3:13. Tiempo promedio de Tránsito registrado en el TIM.....	65
Tabla 3:14. Exportadores remitentes que utilizan TIM.....	66
Tabla 3:15. Top 10 Empresas Transportistas que utilizan el TIM.....	69
Tabla 3:16. Rutas Utilizadas en el TIM.....	70
Tabla 3:17. Tiempo promedio de Tránsito registrado en el TIM.....	71
Tabla 3:18. Análisis FODA del plan piloto TIM (Ecuador-Colombia).....	72
Tabla 3:19. Plan de Acción TIM.....	78
Tabla 3:20. Validación de Hipótesis.....	81
Tabla 3:21. Validación de la Propuesta.....	82

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2:1. Relación del TIM.....	17
Gráfico 2:2. Factores que provee el TIM.....	21
Gráfico 2:3. Relación entre los Ejes del TIM.....	22
Gráfico 2:4. Elementos fundamentales del TIM Andino.....	24
Gráfico 2:5. Esquema de Autorizaciones.....	32
Gráfico 2:6. Documentos Requeridos para el Tránsito Internacional de Mercancías.....	35
Gráfico 3:7. Pregunta 1.....	44
Gráfico 3:8. Pregunta 2.....	45
Gráfico 3:9. Pregunta 3.....	47
Gráfico 3:10. Pregunta 4.....	49
Gráfico 3:11. Pregunta 5.....	50
Gráfico 3:12. Pregunta 6.....	51
Gráfico 3:13. Pregunta 7.....	53
Gráfico 3:14. Pregunta 8.....	54
Gráfico 3:15. Pregunta 9.....	55
Gráfico 3:16. Pregunta 10.....	56
Gráfico 3:17. Declaraciones finalizadas de Tránsito-TIM.....	58
Gráfico 3:18. Valor de las mercancías en declaraciones TIM finalizadas.....	59
Gráfico 3:19. Usuarios Registrado TIM al 29 de Febrero del 2016.....	61
Gráfico 3:20. Usuarios Registrado TIM Transportistas.....	62
Gráfico 3:21. Usuarios Registrado TIM Transportistas.....	63
Gráfico 3:22. Evolución de los Tránsitos TIM Capturados.....	64
Gráfico 3:23. Declaraciones del Primer Trimestre de 2016.....	67
Gráfico 3:24. Valor de las mercancías en declaración TIM Finalizadas.....	68
Gráfico 3:24. Seguimiento del control y socialización del TIM.....	80

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ATI.- Asociación de Transportistas Internacionales

BID.- Banco Interamericano de Desarrollo.

CEBAF.- Centro binacional de atención en frontera.

CENAF.- Centro Nacional de Atención fronteriza.

DIAN.- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia.

DJT.- Declaración Juramentada del Turista.

DUIT.- Documento único de internación temporal.

EB.- Empresa Binacional

I.D.- Documento de identidad y nacionalidad.

LAPA.- Libreta Andina de Pasos por Aduanas.

SENAE.- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

SOAT.- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Colombiano, requisito inicial de ingreso a Colombia por frontera terrestre.

TIM.- Tránsito Internacional de Mercancías.

TO.- Servidor Aduanero que interviene en el proceso de revisión de documentos o inspección de vehículos.

ZIF.- Zona de Integración Fronteriza.

ZLT.- Zona de Libre Tránsito.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Problema de investigación

El Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), como componente de utilidad para el sistema comercial entre fronteras, siendo este tipo de operaciones que conllevan al traslado o movilización de mercancías a nivel de comercio exterior entre fronteras terrestres, con suspensión del pago de derechos arancelarios y recargos eventualmente exigibles, asimismo disminuyendo el coste en sus procesos de logística para poder concebir el tipo de negociación planificada.

Acorde a lo antes en mención, las políticas y reglamentos existentes, orientan al cumplimiento y a verificar cuales son las condiciones que agiliten o generen algún tipo de barreras en el tránsito internacional de mercancías, innovando los procesos de relaciones comerciales identificando falencias y tomando decisiones para mejorar estas situaciones.

El tema de tránsito entre fronteras, donde los controles de aduana en épocas anteriores eran las principales barreras que impedían el crecimiento comercial, en la actualidad acorde a los convenios multilaterales y bilaterales y según la OMC (Organización Mundial del Comercio), en su aforo indica que las falencias entre los agentes de transporte y el incumplimiento de los requisitos legales, son los que complican este tipo de procesos comerciales, y de gestión de entrada de ciudadanía ecuatoriana al país vecino.

El tránsito internacional terrestre de mercancías entre Ecuador y Colombia basado en el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), a pesar de ser todavía un plan piloto se espera mejores resultados en la facilitación del comercio. Este sistema, se considera como el eje que da función al sistema de comercio entre fronteras, y genera agilidad en todos estos procesos del comercio exterior.

En este punto el TIM, expresa ser una herramienta útil que puede lograr incrementar la eficiencia operativa de la gestión aduanera, con miras a facilitar el comercio y garantizar la seguridad terrestre para el transporte de mercancías, seguridad de la información a través de la tecnología aplicada al sistema, facilidad del proceso aduanero que conlleve a mejorar y facilitar todas las operaciones logísticas y de control en las importaciones y exportaciones por frontera terrestre, así como también en diferentes operaciones o regímenes aduaneros que desean aplicarse a este esquema.

No obstante, la no integración aún de Bolivia y Perú, no permite que el TIM obtenga una trazabilidad completa a lo largo de la ruta de los cuatro países desde el momento que inicia su tránsito hasta que finaliza.

En antelación a lo mencionado, la Comunidad Andina (CAN), dentro de la última reunión emite en su informe, que el grupo de países sujetos al sistema TIM por sus múltiples beneficios establecerán hasta mediados del 2016, la introducción de nuevos parámetros normativos y reglamentos vigentes para la optimización de recursos de transporte de mercancías entre fronteras y la creación de nuevos sistemas informáticos que orienten al importador y exportador facilitar todo el proceso comercial y de transporte entre las fronteras en estudio.

En consideración de la ejecución del plan piloto entre Colombia y Ecuador se puede decir: a) falta socializar el uso del sistema con todos los grupos de transportistas; b)

los exportadores e importadores de ambos países aún no se suman al entendimiento total de cómo funciona el TIM; c) los usuarios, en su desobliga pretenden continuar con el rutinario sistema, que lo único que realiza es la demora en todos los procesos de negociación, comercialización, transporte y control de los procesos de exportación e importación.

Acorde a estos planteamientos, el plan no deja de ser piloto porque tanto Ecuador como Colombia, tienen aplicado ya un sistema tecnológico de autoría general, el cual al no estar coordinado con el sistema del SENA, ocasiona una serie de falencias, que perjudica la actividad operativa tanto en el control como en el proceso operativo de autorización de que el transporte se movilice con la mercancía al punto de destino.

Acorde a estos problemas que se detectan en el plan piloto en la que ambos países están ejecutando, esta investigación establecerá su incidencia en el uso del sistema así como un replanteamiento de mejoras para los operadores de comercio exterior.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo General

Determinar la usabilidad del Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), a través del resultado del plan piloto en la frontera aduanera Ecuador-Colombia con la finalidad de replantear mejoras en los procesos y aplicación.

1.2.2. Objetivos específicos

- Analizar los factores de riesgos aduaneros, en base a la información anticipada del Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) de la Declaración de Tránsito de las mercancías que ingresan o salen por la frontera ecuatoriana.

- Evaluar los factores que beneficien la logística comercial y transporte que garanticen la seguridad y protección fronteriza en el Tránsito Internacional de Mercancías.
- Contribuir lineamientos estratégicos que optimizan tiempos y costos de la logística, a través del uso de la herramienta del Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), como elemento importante para una gestión coordinada de frontera.

1.3. Justificación

El interactuar con la plataforma electrónica del TIM, permite que las autoridades aduaneras puedan llevar a cabo una gestión de riesgos para distinguir entre los distintos niveles de riesgo de las mercancías sujetas a control o supervisión aduaneros y de tal forma determinar si es necesario realizar controles aduaneros específicos de las mercancías.

Asimismo, permite mejorar los controles aduaneros destacando la trazabilidad y transparencia en la operativa a lo largo de la ruta, mejores tiempos de cruces fronterizos y flujo de información anticipada en las aduanas.

Acorde a estos parámetros el plan presente en su desarrollo, pretende lograr identificar cuáles son los beneficios de la implementación el TIM entre las fronteras en estudio, entre ellas está la de solucionar las siguientes falencias:

- Mejorar las capacidades físicas, siendo las actuales no idóneas para agilizar el proceso de control y autorización del transporte con mercancías de una frontera a otra.
- Entendimiento del proceso aplicativo para concebir el TIM:
 - a) Reglas y guías legales del TIM
 - b) Procesos a seguir del TIM, y

- c) Resoluciones entre naciones, para el control del tránsito de productos agropecuarios.
- d) Coordinación y aplicación de procesos y control en organismos no aduaneros, generación de detención por el tiempo adecuado en solución del problema.
 - Identificación física de los puntos de control y autorización de movilización del transporte con mercancías, SENA y DIAN.
 - Estricto control que no permite la facilidad del transporte de mercancías a través de las autoridades de control pertinentes.
 - Al ocurrir retrasos en el control de autoridades por mercancías, se hace uso indebido del tiempo permitido donde los vehículos deben estacionarse para el control de todo este tipo de procesos legales.
 - Falta de aplicabilidad e integridad del TIM a los diferentes usuarios que se mantienen en este tipo de procesos con fines comerciales.
 - Escasa información de los procesos a concebir, ineficacia en el uso de las TICS, lo que genera problemas en el despacho de los vehículos en la zona primaria aduanera.
 - La desorientación de los procesos logísticos, conllevan a generar falencias en la zona primaria, lo que impide facilitar el paso de tránsitos.
 - Al no ocurrir un control de vehículo de movilización de inferior categorías, estos se convierten a corto, mediano y largo plazo en un problema ya que se obstaculizan las vías y se generan retrasos en este punto.

El plan justifica su desarrollo, por la elaboración de una propuesta de mejoras del sistema TIM, del cual se pretende lograr optimizar los recursos y establecer un documento informativo que ayude a complementar la idea de concertación del plan piloto a un sistema de uso general bajo resultados óptimos.

Según (ARCIENEGAS, 2011), indica que:

El desarrollo sostenible y sustentable de cada región en la zona de frontera, debe bajo un plan estratégico concebir la idea de recibir ayuda tanto pública como privada que generen beneficios al área de subestructura social que facilite a la economía local su desarrollo y este genere las adecuaciones sanitarias, de oferta y demanda de todas las zonas productivas para poder incrementar el sistema comercial y tanto los productos de un país como del otro, se beneficien en el campo comercial.

El desarrollo fronterizo, debe concebir la visión estructural y comercial de lo cual facilita el desarrollo de políticas que faciliten la alternativa de mejorar la condición de vida de cada centro poblado en el área de frontera, donde las economías y sistemas de infraestructura vial, conllevaran a mejoras sugestivas en los dos territorios, generando facilidad de inversión y cooperación transfronteriza.

El desarrollo fronterizo colombo-ecuatoriano, como se ha indicado no solo depende de un buen sistema de comercialización y un sistema de excelencia de transporte internacional de mercancías (TIM), la seguridad es un aspecto de suma importancia en cualquier proceso logístico aplicado a cualquier tipo de sistema de comercialización que facilite los trámites aduaneros en corto tiempo y que este beneficie la relación comercial entre ambas acciones, beneficiadas por un sistema de Transito Internacional de Mercancías.

1.4. Hipótesis

"Al analizar el uso del Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) y sus resultados del plan piloto en la frontera aduanera Ecuador-Colombia, entonces se puede proponer mejoras en su proceso y aplicación para un sistema eficiente de control."

1.5. Variables

1.5.1. Variable Independiente

Uso del Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)

1.5.2. Variables Dependientes

Resultados del plan piloto en la frontera aduanera Ecuador-Colombia

1.5.3. Operacionalización de las variables

Tabla 1:1. Variable Independiente

Definición conceptual	Definición operacional	Nivel de medición	Indicadores
Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías TIM	Sistema de control de tránsito internacional de mercancías en base al control y seguimiento desde el monitoreo y la función de cumplir con las normas y reglamentos que generen el tipo de solución ante el problema logístico previsto de ambos países	<ul style="list-style-type: none"> - Verificación de problemas - Detección de los principales comercios de estos productos. - Sistema financiero - Medio ambiente. - Marco Legal de Aduanas 	<ul style="list-style-type: none"> - Apuntes registrados - Entrevista - Encuesta

Fuente: Investigación de campo

Elaborado y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Tabla 1:2. Variable Dependiente

Definición conceptual	Definición operacional	Nivel de medición	Indicadores
<p>Resultados del plan piloto en la frontera aduanera Colombo-Ecuatoriana</p>	<p>Control de flujos de materiales en el entorno competitivo de oportunidad y rapidez en el suministro de productos.</p> <p>Reacción a factores socioeconómicos que han acontecido entre las fronteras de Ecuador y Colombia, desde el punto de vista del producto, del mercado a través de la logística integral y cumplimiento con la legislación y pasos aduaneros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - RRHH - Normas y reglamentos - Coordinación - Control y movilidad - Factores de comercio entre fronteras - Aspectos financieros 	<p>Entrevistas y Encuestas</p>

Fuente: Investigación de campo **Elaborado y Análisis:** Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

1.6. Novedad científica

Mediante un tema innovador como el uso del sistema de Transito Internacional de Mercancías, conlleva a que la autora, verifique los lineamientos que este sistema genera en base a la gestión coordinada en fronteras colombo-ecuatoriana. De esta forma, la modernización en los pasos de frontera está basado en la implementación de medidas de facilitación comercio y control fronterizo, ejecutada de la siguiente manera:

- Reducir significativamente el tiempo y costo de tránsito,
- Asegurar un control eficaz y eficiente de las personas y mercancías que circulan a través de la región.
- Mejorar la seguridad fronteriza.

En estas instancias, el TIM trata de lograr reducir la intervención física en fronteras y los costos asociados con estas intervenciones. Es oportuno aclarar que no se refiere exclusivamente a la intervención aduanera, sino también a migración y a las agencias gubernamentales encargadas de preservar los aspectos sanitarios y fitosanitarios, por eso la importancia de tener en cuenta la coordinación institucional en frontera para todos los protagonistas del comercio internacional. Acorde a la novedad científica, el TIM, se definió bajo ciertos supuestos básicos, tales como:

- 1) Los aspectos normativos vigentes a nivel local y regional, específicamente el marco comunitario de Centroamérica.
- 2) Los requerimientos documentales y de información requerida por las instituciones gubernamentales que realizan control fronterizo.

- 3) Disminuir sustancialmente la utilización de documentos físicos a través de una plataforma informatizada que provea a los interesados la información de modo electrónico y anticipada.
- 4) Integra en un sola Declaración electrónica, el contenido de todas las declaraciones requeridas al responsable del tránsito de mercancías.
- 5) Diseñar una arquitectura centralizada que permita la mayor fiabilidad, seguridad y simplicidad en la validación y transmisión de información a nivel regional.

1.7. Población

La población se deriva de un estudio de un total de 55 empresas que intervienen en la frontera colombo-ecuatoriana no sumadas al TIM, para de esta forma poder generar bajo las preguntas de la encuesta, entrevistas y análisis del por qué no se suman aun a este tipo de beneficios que genera este sistema, lo que brindará al desarrollo calidad de información en base a los resultado previstos y logrados.

1.8. Muestra

Se utilizaron técnicas como el Muestreo Circunstancial tomado de (Hernández, 2014), de lo cual se recaba información importante para determinar la veracidad del presente plan en los aspectos de colecta de datos.

Fórmula Muestra:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

Nomenclatura

Dónde:

N: Total de emporio

z_{α}^2 : 1.96^2 (confianza del 95%)

P = simetría deseada (50%)

q = simetría de fracaso (50%)

d = falta (5%)

$$\text{Dónde: } \frac{(55) (1.96)^2 (0.5) (0.5)}{(0.05)^2 (55 - 1) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)}$$

$$\frac{55 \cdot 3.8416 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{(55 - 1) \cdot 0.0025 + (3.8416 \cdot 0.50 \cdot 0.50)}$$

$$\frac{211.288 \cdot (0.25)}{0.135 + 0.9604}$$

$$n = \frac{52.822}{1.0954}$$

$$n = 48$$

1.9. Aspectos metodológicos

1.9.1. Diseño

El sistema investigativo de parte de la autora, conlleva a verificar dentro del área de frontera, cual es el proceso idóneo para poder llevar a la investigación de campo al éxito, de esta forma se pueden verificar y palpar la realidad que los transportistas de carga pesada

con mercancías deben sufrir para poder concebir el traslado de los productos a través el canal aduanero tradicional.

Acorde a estos planteamientos, la indagación previa y complementaria, ya se realizó en base al problema percibido, y se complementó con los detalles literarios acorde al tema propuesto, de esta forma este capítulo, demuestra los datos importantes acorde a técnicas de estudio, denota la investigación de campo bajo sus resultados tanto en entrevistas y en encuestas, de la cual la relación entre las dos conlleva a que mientras altos directivos indican una cosa, la mayoría de los involucrados en el tema de estudio lo puedan corroborar y/o denegar, siendo luego de este proceso, el análisis de las entrevistas y la validación de hipótesis.

1.9.2. Enfoque

La situación actual del tránsito internacional de mercancías donde las fronteras tanto de Ecuador y Colombia se ven afectadas por el sistema rutinario y no innovado de la tecnología utilizada en base al registro y control de mercancías en las fronteras y aduanas, sumado a esto conlleva el tráfico ilegal que conlleva a generar los factores de seguridad fronteriza, misma que generan alternativas inconclusas de desarrollo.

La situación y opción de que estas dos fronteras comerciales puedan trabajar bajo un solo software, donde tanto al información de la DIAN y de la SENA, intercambien entre ellas bajo el sistema tecnológico tanto las mercancías de forma legal a pasar por frontera entre Ecuador y Colombia y viceversa, esto se puede generar a través del sistema Tim, del cual en este estudio se generan los beneficios para ambos países, acorde a los resultados originales.

1.10. Método

Basados en el análisis de Sampieri, los métodos se utilizan para identificar los mejores planteamientos que ayuden a mejorar el sistema de investigación de cualquier tipo de desarrollo, se han considerado como idóneos para el tipo de estudio.

- **Método Exploratorio**

Este método ha conllevado a la autora a indagar a profundidad sobre los pormenores que la aplicación del TIM ha causado en el área de estudio, ha indagado a personal de aduana para identificar los pro y contras que este sistema está generando a nivel de países, en este punto, la indagación conllevó a utilizar otros métodos para lograr el objetivo de recabar información tanto por las entrevistas y encuestas, el proceso logístico en posible aplicación del TIM generará beneficios a la seguridad fronteriza a través de un comercio justo que fomente la equidad comercial y beneficios a dos naciones en general.

- **Método Inductivo-Deductivo**

El método, conllevó a utilizar estrategias psicológicas en base a inducir a los posibles involucrados a ser parte del presente desarrollo, y una vez logrado el objetivo se recaba la información y se deduce de manera profesional que el sistema genera dentro del desarrollo entre fronteras para poder continuar con el siguiente método.

- **Método Hipotético- Deductivo.-** La inducción del sistema de investigación en pro de conseguir la información real genera a verificar si se cumple la hipótesis, de lo cual a través de la investigación de campo se deducirá la información en base a los resultados previstos.

1.11. Técnicas

Las herramientas de indagación previa son detalladas a continuación:

- **Observación:** en la investigación de campo, se debe primero intervenir observando los problemas que acarrearán en el área de estudio y que convienen para poder determinar a quienes se pueden inducir para las entrevistas y a quienes se pueden inducir para las encuestas.

- **Entrevista:** Una vez definido el proceso de observación, donde se ha identificado a los cinco empresarios transportistas que mantienen problemas a la hora de transportar y pasar por las fronteras con mercancías.

- **Encuesta.-** En base al previo resultado de las entrevistas estas originan detallar al grupo de personas que generaran sus aportes para poder tabular información.

- **Recopilación de datos en instituciones públicas-** A través de las aduanas de ambos países se aporta información veraz para el desarrollo de esta tesis.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ¿Qué es el TIM (TRÁNSITO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS)?

Es un sistema informatizado que utiliza una Declaración Única definida para todos los países y organismos de control para la gestión de tránsitos aduaneros, importaciones y exportaciones.

Su objetivo es modernizar los pasos de frontera basado en la implementación de medidas de facilitación comercial y control fronterizo que permita: a) reducir tiempo y costo en los tránsitos; b) asegurar un control eficaz y eficiente de las personas y mercancías que circulan a través de la región; c) además que permite incrementar la recaudación fiscal y sobre todo mejora la seguridad.

En todo proceso existe componentes que tiene relación o enlace entre sí, tal es el caso:

Gráfico 2:1. Relación del TIM



Fuente: (BID, Integración y Comercio , 2014)

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

2.2. Marco Conceptual

Con el fin de tener claro algunos conceptos, a continuación se menciona los siguientes:

Cargadores.- Persona, física o jurídica que, ya sea directamente o como intermediario de transporte. (CAN-UE, 2012).

Contrato de transporte por carretera.- Considerado como contrato de transporte de mercancías por carretera, aquel mediante el cual una persona física o jurídica se obliga en nombre propio y mediante un precio concertado, a realizar por cuenta de otro las operaciones que resulten necesarias para trasladar adecuadamente una mercancía de un lugar a otro. (DIAN, 2014).

ECUAPASS.- Sistema Ecuatoriano para facilitar el comercio exterior, facilitar operaciones aduaneras y de la cadena logística. (COSIO, 2013).

Empresas de transporte.- Persona Física o jurídica, titular de una empresa, especialmente concebida y equipada para la realización del transporte de mercancías por cuenta ajena por sus propios medios personales y materiales.

Frontera: Límites territoriales entre una nación y otra. (EGAS Et al, 2009).

Normas ISO: Bajo los estándares de calidad se generan favoridades para lograr la satisfacción del cliente. (ISO, 2011).

Logística Comercial.- Genera alternativas y estrategias para lograr la venta de los productos ofertados a un cliente o mercado determinado. (BOWERSOX, 2011).

Logística Interna.-“Consiste en integrar a la logística de la cadena de suministros como un eslabón más dentro de esta cadena. Para lograr esta integración en los procesos, uno de los factores claves en la estrategia de las organización es determinar un nuevo “sistema de medición” que permita a las distintas áreas de empresa trabajar en función de un “óptimo global y no un óptimo local”. (ANAYA, 2015)

Logística Internacional.- Actividades que se encargan del manejo de materiales e información asociada, desde proveedores en territorio nacional hasta clientes finales en el exterior, garantizando la entrega de productos en el tiempo y características pactadas con el menor costo posible. (CASTELLANOS, 2015)

Matricula.- Documento que permite la circulación del vehículo, embarcación o nave, cuyas características se detallan en el mismo. (FRANKLYN, 2013).

Nodos Logísticos.- Puntos de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena logística de transporte, tales como manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. (ANAYA, 2015).

Operador Logístico.- Empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial. (ESCUADERO, 2013).

Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017.- Documento que emite 12 objetivos en pro del desarrollo del país y su ciudadanía, donde estos ayudan a generar un desarrollo sostenible y sustentable que reduzca la pobreza y pobreza extrema. (SENPLADES, 2013).

Puertos Secos.- Los puertos secos surgen como apoyo a los puertos marítimos que, por diversos motivos, no pueden extender sus dominios portuarios en la misma medida que sus necesidades logísticas requieren. (LEVINSON, M., 2011).

Régimen Jurídico Aplicable.- El transporte interior de mercancías tiene su relación legal en el código de comercio. De lo cual para poder ejecutar cualquier actividad del transporte de mercancías, este además del contrato de transporte terrestre, debe cumplir con la legislación tanto de Colombia como de la de Ecuador. (ALALOG, 2014).

SGA (Sistema de Gestión Ambiental).- Estrategia de gestión logística en base a prevenir y dar seguridad al negocio y este sea amigable con el medio ambiente. (ISO, 2011).

Transitarios.- Los transitarios participan principalmente en el transporte internacional de mercancías, ya que conocen profundamente los diferentes tipos de transporte disponibles y en particularidades de cada transporte (itinerarios, plazos, costes), de manera que pueden ofrecer la solución más adecuada a sus clientes. (CAN-UE, 2012).

Zonas de actividad Logística.- Las zonas de actividad Logística (ZAL) son áreas especializadas en las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías, donde se desarrollan actividades de manipulación que aumentan el valor añadido. (DORTA, 2013).

2.3. Los ejes del TIM a nivel de países

Dentro de los aspectos de desarrollo de control del TIM, este sistema mantiene ejes de importancia de los cuales la integración y facilidad del sistema de transporte de mercancías, se mantiene en los siguientes aspectos:

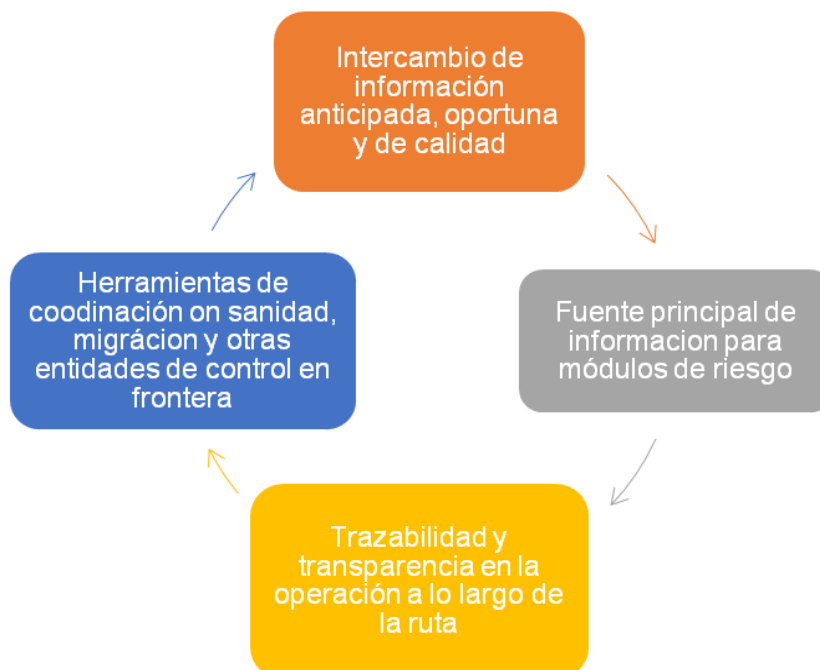
2.3.1. Integración de Datos y Procesos

Los países deben determinar cuál es la información que quieren intercambiar y los formatos para dicho intercambio. Eso involucra a los usuarios del sector privado que es el principal proveedor o la fuente primaria de información. En este primer punto, se identifican los componentes y relación al TIM.

1. Estándares internacionales
2. Ventanillas únicas interoperables
3. Gestión integral del riesgo
4. Operadores confiables
5. Control cuarentenario
6. Integración de procedimientos y control
7. Infraestructura y equipamiento
8. Comunidad fronteriza

Estos componentes son parte inherentes para la reducción en la intervención física en frontera, el riesgo fiscal y parafiscal, los tiempos y costos operativos en frontera, este sistema provee los siguientes factores que se demuestran en el siguiente gráfico.

Gráfico 2:2. Factores que provee el TIM



Fuente: (DIAN, 2014) **El TIM Provee**

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

2.3.2. Nuevas Tecnologías de información

El tipo de tecnología en este tipo de herramientas es la columna vertebral del sistema, sin embargo no es el “corazón” del mismo, ya que la dinámica del cambio tecnológico, las deja obsoletas con gran rapidez. En este contexto, el TIM, se considera bajo las nuevas tecnologías como un sistema informatizado, que utiliza una Declaración Única definida para todos los países que la utilizan y aquellos organismos de control para la gestión de tránsitos aduaneros, importaciones y exportaciones.

Este sistema va de la mano con la integración de datos y procesos, donde se demuestra su relación en el siguiente gráfico.

Gráfico 2:3. Relación entre los Ejes del TIM



Fuente: (DIAN, 2014) **Relación entre los Ejes del TIM**

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

2.3.3. Acuerdo y sistema de negociación como proceso operativo único.

Todos los países y puestos fronterizos se clasifican según el tipo de negociación, el TIM se considera como Ventanilla Única de Comercio Exterior de IV Generación ya que es la única herramienta operativa en el hemisferio que permite la interoperabilidad entre más de una veintena de instituciones gubernamentales en siete países de la Región.

Otro valor agregado de importancia es la transparencia en los requerimientos documentales y de información y la trazabilidad de las operaciones del Transporte Internacional de Mercancías, a través de un mapa y las actuaciones que se dan en frontera.

A partir del año 2012, después de la entrada de todo el resto de Mesoamérica (Centroamérica) el crecimiento en la utilización del sistema fue prácticamente exponencial, ya que durante los primeros meses del Plan Piloto entre El Salvador y Honduras el promedio de operaciones de tránsito finalizadas con el TIM era de 300 mensuales; en el año 2014 el promedio se sitúa en 40.000 operaciones mensuales, lo que representa más del 95% de las operaciones de tránsito en la Región Centroamericana utilizando el TIM. (BID-ALADI, 2014)

En América Latina, en el año 2014 México y Colombia han comenzado a trabajar con el apoyo del BID en la implantación del TIM multimodal donde se involucra al transporte marítimo y terrestre. Durante, el año 2015 se inició la operación del TIM Andino con un Plan Piloto entre Colombia y Ecuador. (BID-ALADI, 2014)

No obstante, el TIM entre Colombia y México y el de Colombia y Ecuador, no tiene la relevancia que en Mesoamérica (Centroamérica); por eso los Directores Generales de Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) han decidido utilizar la herramienta para mejorar la

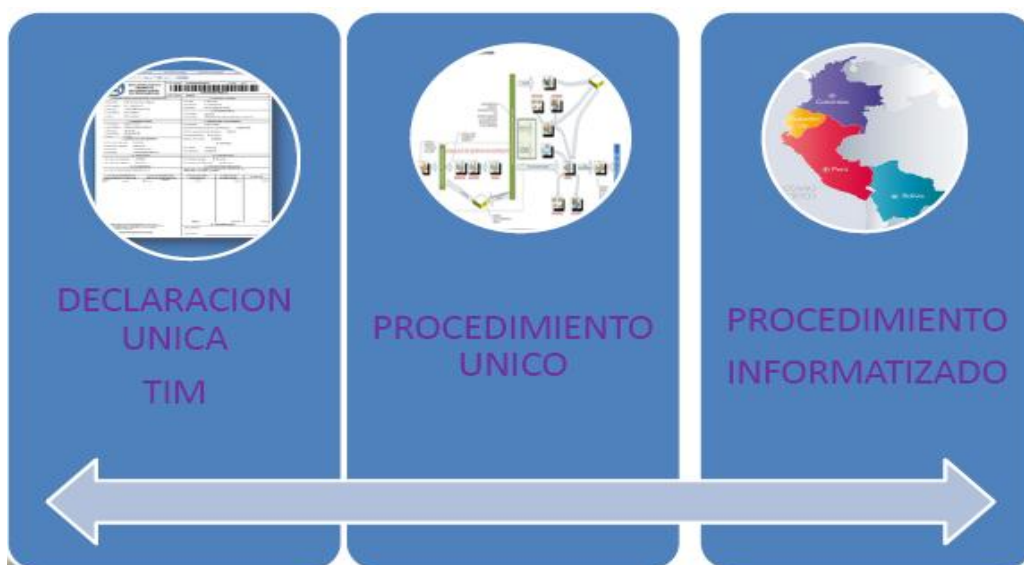
automatización y control de todas las operaciones aduaneras: importación, exportación y tránsitos. Su objetivo, es obtener toda la transmisión por adelantado de las declaraciones de exportaciones e importaciones y tránsitos.

2.4. Elementos fundamentales del TIM Andino

Dentro de los aspectos fundamentales del TIM en la región Andina se consideran:

- La Declaración Electrónica Única
- Procedimiento Único
- Plataforma Tecnológica

Gráfico 2:4. Elementos fundamentales del TIM Andino



Fuente: (DIAN, 2014)

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Lo descrito anteriormente, da inicio y fin al tránsito especialmente en el puesto fronterizo de Rumichaca-Ipiales donde se está efectuando el Plan Piloto; se estima que la evolución del sistema ésta se convierte en la principal herramienta de interoperabilidad en

esta región Sudamericana. Asimismo un instrumento que facilita cumplir con los compromisos adquiridos en la Declaración Multilateral de Bali y en definitiva un medio eficiente y efectivo para mejorar el control fiscal y para fiscal y mejorar la integración comercial. (BID-ALADI, 2014).

2.5. Experiencias entre países por el uso del TIM

Dentro de los aspectos de modernización de las Aduanas del MERCOSUR para la facilitación del comercio, podemos hablar en esta sección el caso de las experiencias de Brasil.

2.5.1. Caso Brasil

La modernización de aduanas esta, muy cerca de lograr el fortalecimiento de capacidades, en el caso de Brasil, existe un mapa directo de la dimensión de los servicios de aduana de este país el mismo que hasta el 2015 logró la meta del desafío planteado en el 2011, donde la dimensión del país, tenía que establecer un mapeo coordinado para poder incorporar el sistema en 41 terminales aeroportuarias, 39 puertos marítimos, 34 puntos de frontera y 73 unidades de interior. Además de realizar la agenda de desarrollo, hay un desafío superior, el cual es lograr que el país entero este armonizado de forma sincronizada para lograr el éxito comercial entre fronteras. (BID, Integración y Comercio , 2014).

La experiencia con la aplicación del TIM, conlleva a que se logre el 95% de orden fronterizo en la última década con el comercio exterior, pero aún se considera que es muy poca la participación porcentual brasileña en el comercio internacional. Según el (BID, 2015), El Ministerio de Desarrollo y Comercio de Brasil, se hizo presente, en el dialogo con el Banco Interamericano de Desarrollo, donde se pretende garantizar la participación

más efectiva del comercio, los mismos que al incrementarse, contraen mayores desafíos en el control de aduanas y para los demás órganos de control de frontera.

Las directrices estratégicas, desde el inicio de la aplicación del TIM en Brasil, fue la de lograr realmente el mapeo, modelaje, rediseño e integración de los procesos de trabajo. No solamente para la Aduana, sino también para la Secretaria de Ingresos Federales, pero la Aduana avanzó muy rápido en ese tema y de allí, el país, exigió inversión interna para la administración aduanera. (BID, 2015).

2.5.2. La experiencia Centroamericana

Los asuntos económicos de Centroamérica como región se mantienen en asunto de comercio exterior, donde el Sistema de integración Centroamericana (SICA) lo componen 8 países que incluye a Belice y República Dominicana, pero el subsistema económico lo componen 6 países como: Guatemala, EL Salvador Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

La economía de estos países centroamericanos ha cambiado en los últimos años, esto originado por el crecimiento de la economía ha sido elevada al 65% de su sistema económico, la misma que se compone por servicios en mejoras del crecimiento económico ya que en el pasado muchas de las políticas han sido dirigidas exclusivamente al comercio de bienes como tal, pero se puede observar que existen otros elementos económicos que están influyendo en el crecimiento y los servicios. Indudablemente requieren un tratamiento especial. (BID-ALADI, 2014).

Al comparar a Centro América con América Latina, mantiene dentro de todos sus países una Ventanilla Única, con diferentes formas y esquemas de trabajo, los indicadores son evidentes de que aún falta más por hacer, se conoce que las ventanillas únicas contribuyen a la facilitación del comercio, pero esto forma parte de un eslabón mucho más grande.

En estas regiones, todas centralizan información, incluso Costa Rica, nación considerada como la más avanzada, ha eliminado los documentos en papel o al contrario otro mantiene que no lo ha eliminado, es aquí donde el TIM en especial concentración, requiere mantener sus esfuerzos, para que las naciones que están apuntando a una Ventanilla única, mantengan el mismo sistema de registro de datos procesos logísticos y uso de las tecnologías en el Tránsito Internacional de Mercancías TIM.

2.5.3. Red de Ventanillas Únicas de América Latina

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, Integración y Comercio , 2014) a finales del 2011 en una convocatoria taller-seminario, que se realizó en Washington con todos los responsables de ventanillas únicas en la región, se promovió la creación de una Red asimilada a las redes que están funcionando en Asia, Ejemplo ASEAN. Dentro de estos parámetros se plantearon objetivos principales los cuales conllevan a promover el desarrollo de las ventanillas únicas, la interoperabilidad entre ellas y constituir a la vez el repositorio de conocimiento y de información sobre el tema disponible para todos los socios de la Red.

El BID desde la inversión de un millón de dólares monto utilizado para la sostenibilidad al desarrollo de la Red, donde existe 21 países integrantes y varios países colaboradores, externos a la región y observadores, especialmente países asiáticos (red ASEAN). En estos países la ventanilla no es solo Latinoamericana, sino El Caribe

incluyendo Canadá y Estados Unidos como parte de la Red. (BID, Integración y Comercio , 2014).

Esta Red, apoya la ventanilla única de Honduras, la de Nicaragua, la ventanilla y sostenibilidad de Costa Rica que se puso en función desde el año 2015 y debe ser una de las más avanzadas de los países medianos en la región; el BID también sostiene el desarrollo de la ventanilla única de Panamá junto con el software en el caso de Singapur.

Una modalidad o una operación en la ventanilla única de Colombia es la transmisión e interoperabilidad de la factura electrónica de exportación y es el piloto que se va a hacer con Chile probablemente; así como los arranques de la ventanilla única de Perú, el mismo BID esta apoyando a la ventanilla única que se realizó en Uruguay desde el 2014, como proyecto específico. (BID-ALADI, 2014).

2.6. Desafíos de la logística y su relación con el sistema aduanero

Según la Cámara de Asociaciones Logísticas de Latinoamérica (ALALOG, 2014), dentro de sus proceso logísticos basado en el TIM interactúan operadores e integradores de los distintos eslabones de la cadena logística de abastecimiento. Este organismo se dedica a mover mercancías, importaciones y exportaciones, almacenar productos que se comercian en los mercados externos o internos.

Los desafíos de la logística busca desarrollar mejores prácticas comerciales, nivelar a los distintos países para que estas prácticas se puedan extender y mejorar el canal comercial cada día; además de las actividades de comercio exterior como también de la logística interna. De esta forma, este organismo colabora enormemente en el comercio exterior, ya que acopla todas las actividades de logística interna que mantienen cada país y muchas veces se logra mantener un nivel de competitividad en los países latinoamericanos.

Las prioridades competitivas que se visualizan hoy en día, no son suficientes en Latinoamérica, ya no pasan exclusivamente por la buena tecnología y calidad; ya no son suficientes, sino que hoy ha aumentado la presión de los competidores y de los accionistas, el cliente, el consumo día a día o los destinos de las mercaderías de cada región, cada vez necesitan más rápido esos productos.

Y cada vez con servicios diferenciados y no cabe duda que esos productos, cada vez tienen vida más corta por la integración de nuevos productos. Es ahí, donde está la inteligencia de cómo se puede hacer más veloz. Pero cada vez más las palabras flexibilidad, diseño, volumen, customización, velocidad, coordinación, reducción de inventarios, valor agregado, seguridad y relacionamiento son diarias del Comercio Exterior. Cada vez se puede indicar que se habla más de estos términos. (BID-ALADI, 2014).

Una vez más, los tiempos o los lead times hacia el cliente final son fundamentales, sea para la importación o para la exportación. En definitiva, el grupo humano que trabajan en los procesos de las cadenas de abastecimiento ven a la integración de los procesos claves del negocio, desde el consumidor final hasta el proveedor original, que provee productos, servicios e información relacionada que agregan valor para el cliente y otros interesados.

Pero si, se tomaría el tiempo de pensar qué tiene que ver un poco con el título de la presentación en estos temas, ¿cómo se puede atañer la relación Público Privado? ¿Cómo interviene este relacionamiento desde el punto de vista aduanero?

Aquí, es donde se profundiza, más el criterio de experiencias en Latinoamérica que han sido distintas y que se han visto de diferentes lugares. Sus avances han sido distintos en cada país, seguramente por sus particularidades de territorio, de población, de normativa y seguramente también de comercio exterior.

Pero no cabe duda, que en los últimos veinte años el comercio exterior para todos los países de Latinoamérica se ha multiplicado. Gran parte de su crecimiento de la actividad económica está relacionada con las exportaciones y las importaciones, además también con la mejora del consumo de nuestras poblaciones donde el control muchas veces se contrapone con el crecimiento, está la inteligencia del grupo humano en descubrir en que ámbito público o privado cómo se pueden desarrollar esas cosas.

2.6.1. Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras

De acuerdo, a lo que establece la normativa aplicable de la Decisión 399 del Acuerdo de Cartagena, el TIMC, genera bajo aspectos legales que tipo de herramientas se deben generar para favorecer la consolidación de carga en el espacio económico comercial subregional de este acuerdo. Asimismo, esta herramienta conlleva a integrar el intercambio comercial en base a generar aspectos estratégicos de competitividad y dinamización del comercio entre fronteras.

La presente Decisión establece condicionamientos ante el servicio de transporte de carga pesada por acceso vial entre los países que pertenecen o son miembros a este acuerdo, con el objetivo de liberalizar su oferta. Sus principios son orientados: facilidad y agilidad en todo proceso comercial y operativo, ingreso de forma fácil al mercado, transparencia, aspectos de legalidad, competitividad en el sistema comercial.

El Tránsito Internacional a través de las facilidades aduaneras gracias al convenio de la CAN, presenta entre sus recursos el facilitar seguridad y el de optimizar recursos que ayuden a la reducción de las falencias que deben enfrentar cada transportistas con mercancías. Al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales, mientras se asegura una protección efectiva de la recaudación de los Estados a través de los cuales transitan los productos.

Al final de todo este proceso, este conlleva a la reducción de los obstáculos en el sistema de transportación internacional que conllevan al control de los agentes de aduana.

2.6.2. De las autorizaciones para el Transporte

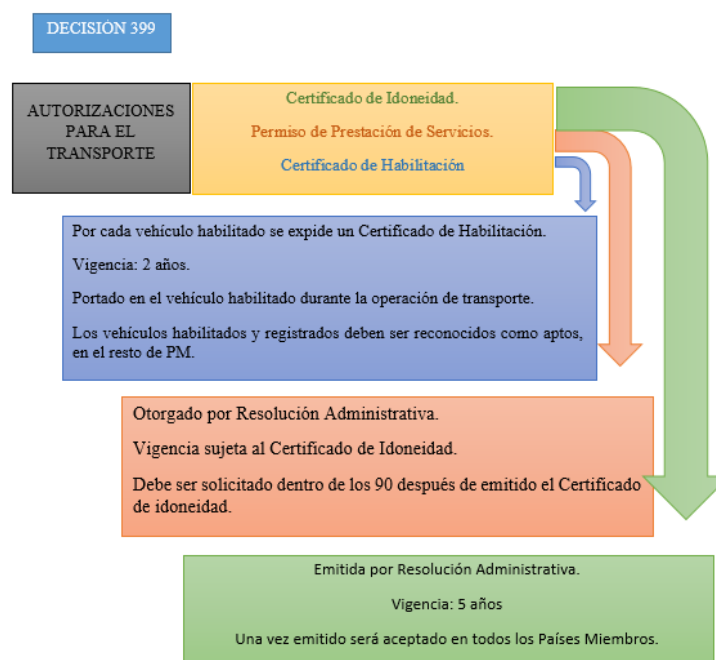
En cuanto a la documentación requerida para poder efectuar el proceso internacional de mercancías, esto se mantiene a la dependencia del tipo de transporte utilizado o a la vinculación que estos mantengan entre cada país, en este punto la autorización generada al transportista y al remitente o cliente final.

El organismo nacional de cada País Miembro de la CAN, responsable del transporte por carretera es competente para otorgar a los transportistas el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

Al suscribir el documento, este debe especificar la recepción y el área de la misma, de lo cual la autorización que recibe el transporte, debe indicar específicamente todos los datos específicos y los más importantes. (CAN-UE, 2012). En este punto cada documento o contrato que esté debidamente suscrito y autorizado para el proceso operativo y la acreditación del traslado y entrega al lugar planificado y coordinado según las partes suscritas.

Las suscripciones de cada contrato del transporte componen aspectos legales que deben regular las operaciones de la transportación internacional de productos, del cual las formalidades establecidas, donde se comprometan las formalidades de cumplimiento mutuo, legislación, derechos, cumplimiento de obligaciones y de las responsabilidades que este proceso acarrea entre las personas naturales o jurídicas.

Gráfico 2:5. Esquema de Autorizaciones



Fuente: (CAN, 1997)

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

2.6.3. Carta de Porte Internacional por Carrera

Este un documento utilizado para el control de aduana, que mantienen vigía el transporte internacional de mercancías, dicho documento está sujeto a control para la autorización del paso del transporte con mercancías. El manifiesto de carga, es elaborado por el transportista autorizado considerando los aspectos acordados con el remitente o con el destinatario al momento de suscribir el respectivo documento de transporte o el contrato de transporte.

El escrito debe dentro de los detalles textuales, especificar la recepción de la entrega de los productos. Estas condiciones que el transportista debe acatar, deben cumplir los plazos y tiempos establecidos para la entrega de las mercancías. (CAN-UE, 2012). Cabe indicar que esta documentación de transporte acredita al remitente el cargo de recibir

la mercancía., del cual el transportista debe comprometerse al traslado y al lugar convenido ya las condiciones establecidas en dicho contrato.

A su vez la suscripción debe remitir el documento donde la autorización del transporte deba estar registrada entre ambos países, donde cumpla cada legislación con normas y reglas y el acuerdo de responsabilidad de que la mercancía es legal a cargo del transportista, esto facilita y condena a un control administrativo de quien traslada la mercancía y quien debe recibirla.

2.6.4. Manifiesto de Carga Internacional

El MCI (Manifiesto de Carga Internacional), es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto. Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

Se considera de esta forma cuales son los aspectos estratégicos que puedan orientar a la relación existente entre el transporte internacional y el transito donde el control y administración documentaria lo maneja la aduana, de los cuales deben cumplir los siguientes parámetros de control:

- Toda empresa de transporte de carga pesada deben estar sujetas al régimen de tránsito entre fronteras y cumplir con todos los documentos que indiquen la legalidad de la mercancía y sus transporte, además de que puedan contar con el permiso y al documentación legal internacional de un territorio a otro, cumpliendo

así todas las formalidades existentes para poder transitar en el territorio aduanero. (DIAN, 2014).

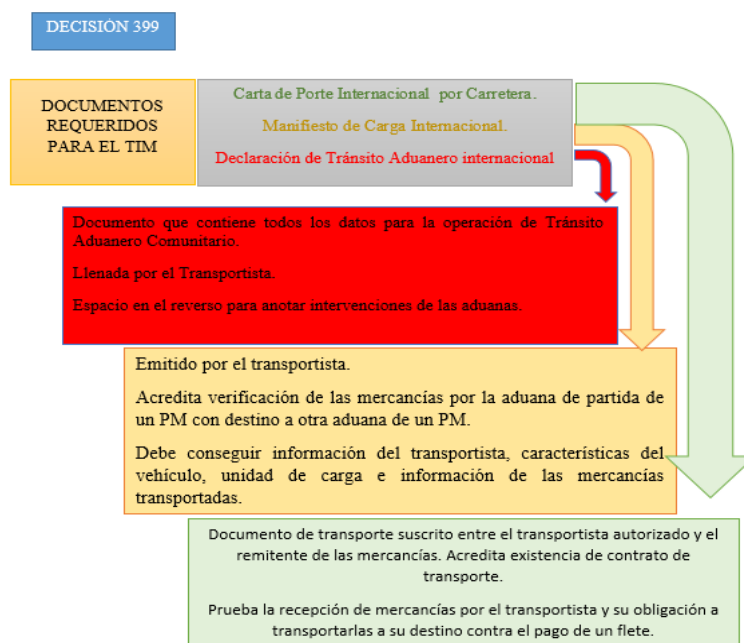
- Los documentos antes mencionados, así como los medios de transporte, y todo proceso de movilización de mercancías a nivel internacional, deben cumplir con la operación de las autoridades aduaneras en aquellos países donde se ejecute el TIM y genere beneficios para cada región.

2.6.5. De la Declaración del Transito Aduanero Internacional

Dentro de la tramitología legal, cada país, concede dentro de cada territorio el libre progreso para realizar las operaciones de tránsito aduanero internacional que efectúen los transportistas de cada lugar, según los vehículos autorizados y habilitados según la unidad de carga debidamente registrados.

Una aduana distinta en la Declaración del Transito Aduanero Internacional (DTAI) como de destino, puede poner fin a una operación de tránsito aduanero internacional, a solicitud de la persona que tenga derecho a disponer de las mercancías. La autoridad aduanera que intervino, dejará constancia de este hecho en la DTAI, y comunicará a la aduana de cruce de frontera de entrada a su país, así como a la inicialmente señalada como destino.

Gráfico 2:6. Documentos Requeridos para el Tránsito Internacional de Mercancías



Fuente: (CAN, 1997)

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

2.7. Acuerdo entre Ecuador y Colombia bajo el TIM

Dentro de los aspectos del TIM entre los países de Ecuador y Colombia, se han logrado varios factores de coordinación y planificación entre las partes, de conformidad con las disposiciones del acuerdo, se tiene:

- Adoptarán medidas para facilitar y agilizar el movimiento de mercancías entre los territorios de las “Partes”, haciendo uso del Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías-Multimodal (TIM);
- Realizarán pruebas pilotos sobre el uso del TIM con el objetivo de evaluar la viabilidad de su implementación en forma permanente;

- Proporcionarán la información necesaria para garantizar la operatividad e implementación del TIM, para el intercambio de información de las operaciones de tránsito aduanero y de las operaciones de importación y exportación, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de colaboración fronteriza entre la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN) y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE);
- Desde la implementación del Piloto, la DIAN de Colombia tendrá pleno acceso a la información del Sistema TIM, de la misma manera el SENAE de Ecuador;
- Las Partes con el acompañamiento del BID, acordarán la lista y estructura de la información que será transmitida por el exportador colombiano o ecuatoriano, el procedimiento para su captura y los procedimientos para dar aviso de salida y llegada de las mercancías en las fronteras de Colombia y Ecuador, la lista de funcionarios de las Partes que participarán en el proyecto piloto, así como el cronograma de desarrollo. Estos funcionarios conformarán un grupo de trabajo, coordinando técnicamente por el BID, que se reunirá las veces necesarias para cumplir con el Cronograma de implementación;
- Para efectos de iniciar el piloto, se realizará un plan de acción que comprende entre otras, las siguientes actividades de intercambio de información para tránsitos aduaneros:

En Colombia:

- a. Cierre de Tránsitos procedentes de Ecuador que ingresan por la frontera, actividad que será realizada por los funcionarios de la Autoridad Aduanera de Colombia.

- b. Transmisión de información por parte de los exportadores colombianos de mercancías con destino a Ecuador, ingresando por la frontera de Colombia.

En Ecuador:

- a. Cierre de Tránsitos procedentes de Colombia que ingresan por la frontera, actividad que será realizada por los funcionarios de la Autoridad Aduanera de Ecuador.
 - b. Transmisión de información por parte de los exportadores ecuatorianos de mercancías con destino a Colombia, ingresando por la frontera de Ecuador.
- Si el lugar de destino o la ruta de tránsitos están en el territorio del Estado de la otra Parte, antes que crucen la frontera del territorio del Estado de la otra Parte de destino o tránsito, las partes organizarán y llevarán a cabo, el intercambio de información anterior a la llegada durante los despachos aduaneros, mediante documentos electrónicos basados en las especificaciones técnicas del TIM.
 - Las Partes solicitarán al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el nombramiento de un especialista en el TIM como coordinador de todas las acciones necesarias para asegurar el apoyo técnico y administrativo para la implementación del Plan Piloto.
 - Una vez concluido el proyecto piloto, las Partes decidirán sobre la implementación del Sistema TIM, en forma regular.

- Las Partes se informarán mutuamente, por escrito, acerca de su disponibilidad para empezar el intercambio de información, en forma regular.

Dentro de los acuerdos entre estas naciones han acordado como puntos fuertes, los siguientes, en la que algunos se han cumplido:

1. Decisión para el diseño e implementación del TIM (Tulcán/ nov/ 2013).
2. Talleres locales para definir ámbito de acción (diciembre 2013)
3. Definición de Cronograma y Plan de Trabajo (marzo 2014)
4. Talleres binacionales. (abril, junio 2014).
5. Invitación incorporación de Perú y Bolivia. CAN, Abril 2014.

Entre los principales Hitos:

1. Aprobación de Cooperación Técnica del BID.
2. Plan Global y Cronograma.
3. Definir el Grupo de Datos a intercambiar electrónicamente. ¿Qué requiere cada institución del TIM?
4. Declaración Única de Tránsito. Formato de impresión y electrónico.
5. Procedimiento Único en Rumichaca.
6. Procedimiento de captura de información, transmisión, validación, controles. (Talles y Comité ad-hoc).
7. Plan Piloto. Lugar, rutas, plazos.
8. Implementación.
9. Evaluación.
10. Programa de ampliación.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

3.1. Análisis de la entrevistas sobre el uso del TIM

Se han detallado dos importantes entrevistas de tres preguntas: para un funcionario del SENAE y un funcionario de la DIAN, donde se les explicó el plan de estudio y los beneficios que este genera para la comunidad. Estas dos personas aceptaron ser parte de este proceso, pero indicaron no publicar en este desarrollo nombres, cargo empresa, por lo que se decidió, realizar la entrevista bajo las preguntas y definir un nombre ficticio para poder cumplir con este requerimiento.

Entrevista No. 1.

Nombre: Renato Z

SENAE-ECUADOR

Pregunta 1. ¿Qué beneficios genera el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) para Ecuador?

El SENAE, conlleva a involucrar una serie de empresas tanto de exportadores que utilizan vehículos de carga pesada, así como las empresas transportistas que generan un servicio por este tipo de transporte. Hasta el momento hay una serie de empresas beneficiadas con este sistema, pero solo 10 empresas exportadoras son las más beneficiadas por la constante actividad comercial que mantienen entre las fronteras de

estos dos países, el sistema de control aduanero se ha facilitado para ellos, los tramites se han facilitado y el tiempo de recorrido y de entrega de los productos se ha reducido considerablemente, pero las empresas aunque no se suman a este proceso de cambio e innovación, aún requieren de pasar por todos los procesos tradicionales, sin que el TIM y sus beneficios les llamen la atención.

Pregunta 2. ¿Según usted cual es la razón de que no todas las empresas tanto de transporte de carga y exportadoras se sumen y registren en el TIM?

Son muchas las empresas que tornan su giro comercial entre fronteras, desde Perú hasta Bolivia, Perú-Ecuador-Colombia, Perú, Brasil, Colombia-Venezuela, Colombia-Ecuador y otros países dentro del territorio sudamericano, así como desde Ecuador a otros países, pero como todo buen proceso debe pasar por un plan piloto, muchas de estas empresas aún siguen esperando resultados favorables a través de las empresas que ya están aplicando el sistema en su desarrollo comercial, otras como toda innovación, prefieren por miedos, seguir con el sistema actual y no sumarse al cambio, pero en este punto tarde o temprano el sistema dejara de ser un plan piloto y todas las empresas deberán sumarse a este proceso de cambio, es por eso que en los tiempos actuales se pretende evitar esta inducción obligatoria a las empresas de transporte y las exportadoras, por tal razón se espera que de decisión única ellas se sumen y evitar todas las molestias, a futuro.

Pregunta 3. ¿Qué tipo de estrategias están implementando ustedes como SENA E para concienciar sobre los beneficios del TIM entre las fronteras con Colombia?

Dentro del plan estratégico de desarrollo del SENA E, ya desde el 2014 se realizó una serie de publicaciones y se pudo agrupar a empresarios tanto exportadores, y de transportistas, sobre el beneficio que el TIM proporcionaría a sus empresas, muchos estuvieron de acuerdo, y desde ahí hemos tenido una serie de empresas que hacen uso de este sistema, pero otros como se mencionó antes, o esperan resultados favorables y después sumarse y otros sin ver nada no desean ser parte de este tipo de cambios. Se

pretende a mediados del año en curso, realizar una exposición de los resultados favorables presentados hasta ahora, pero aún seguimos coordinando con la DIAN, para que no solo los empresarios estén presentes, sino involucrar en este punto a los micro y pequeños emprendedores que realizan actividad comercial de menor tamaño y valor, para de esta forma poder realizar un sistema que beneficie a todos por igual, generando equidad comercial y social entre fronteras.

Entrevista No. 2.

Nombre: Álvaro S

DIAN-COLOMBIA

Pregunta 1. ¿Qué beneficios genera el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) para Colombia?

La DIAN, conlleva una serie de planes entre los cuales la difusión de resultados favorables de forma presencial bajo resultados entre las oficinas de aduanas de las regiones colombianas cercanas a las frontera con Ecuador, de lo cual son los grupos más pequeños que mantienen diferentes capacidades comerciales, los que están más entusiasmados por ser parte de este sistema de Tránsito Internacional de Mercancías, pero el plan en sus inicios solo fue orientado al sector exportador de lo cual intervino la empresa de estibadores y la empresa de transporte pesados, siendo muchos exportadores no mantener un parque automotor de carga propio. Pero ante los beneficios que se están ejecutando en la actualidad se está coordinando con el personal de SENA para poder integrar este plan de forma binacional.

Pregunta 2. ¿Según usted cual es la razón de que no todas las empresas tanto de transporte de carga y exportadoras se sumen y registren en el TIM?

El sistema comercial ha dado muchos beneficios entre las fronteras de Ecuador y Colombia, recordando un poco, cuando Ecuador mantenía su moneda el Sucre, Colombia se veía beneficiada por la compra del producto Ecuatoriano y una parte de Ecuador se veía beneficiada por el comercio con Colombia, pero desde que el Ecuador asumió la moneda del dólar, para Ecuador bajo el sistema comercial que nuestro ciudadanos realizaban en el vecino país, en la actualidad el sistema comercial con Colombia, mejoro en todos los aspectos, por tal razón se implementó en Ecuador una serie de pagos por aranceles y se trató de que el sistema de control de aduanas entre ambos países, realizaran planes en pro de mejorar la situación de tramitología en documentación, sistemas de control y facilidades a través de las TICS (Tecnologías de la Comunicación) donde se mantenga un software único tanto de información de las empresas colombianas que van hasta Ecuador o toman el país como vía de paso, así como las empresas ecuatorianas que hacen esta misma vuelta en pro del beneficio comercial, pero el principal problema para muchas empresas que no se suman, es por los comentarios desfavorables que en todo proceso de innovación se genera que se da este tipo de miedo, a pesar de haber informado a la comunidad empresarial sobre que empresas están sumadas a este proceso y como ellas están siendo beneficiadas. Todo es por decisiones de lo cual habrá un momento que esto deje de ser un plan piloto y así como funciona con Centroamérica, deban por obligación estas empresas sumarse de forma obligatoria o desistir de su actividad comercial.

Pregunta 3. ¿Qué tipo de estrategias están implementando ustedes como DIAN para concienciar sobre los beneficios del TIM entre las fronteras con Ecuador?

Como DIAN, ya hemos realizado un plan piloto de comunicación que está integrando al micro y pequeño exportador/importador a sumarse en este proceso, donde varios de estos emprendedores, pretenden ejecutar una sola empresa asociada entre ellas para trabajar como empresa directa pero con clientes y actividades comerciales diferentes el campo de asociación es por facilitar el pago de aranceles y tramites de control de aduana

según el tipo de mercaderías y certificarse como única empresa con varios productos a exportar o importar, facilitando su razón social de forma macro.

3.2. Análisis de la encuestas sobre el uso del TIM

Dentro de los aspectos de indagación previa, se generó un tipo de cuestionario de 10 interrogantes, de las cuales conllevaron a lograr recabar información entre la Frontera de Colombia y Ecuador, por lo que se considera identificar los aportes de los encuestados en base a la transportación de mercancías.

3.2.1. Tabulación de Encuestas

El grupo intervenido debió responder el cuestionario antes descrito a los propietarios de empresas no sumadas aun al TIM.

En este tipo de investigación, cada testimonio recibido, genera un tipo de respuesta clara ante el problema previsto, donde se puede inducir a otro grupo de personas que bajo la confianza de la responsabilidad y confidencialidad, genere los aportes debidos que conllevaran a la conclusión del caso.

Pregunta 1 ¿Conoce usted lo que refiere el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)?

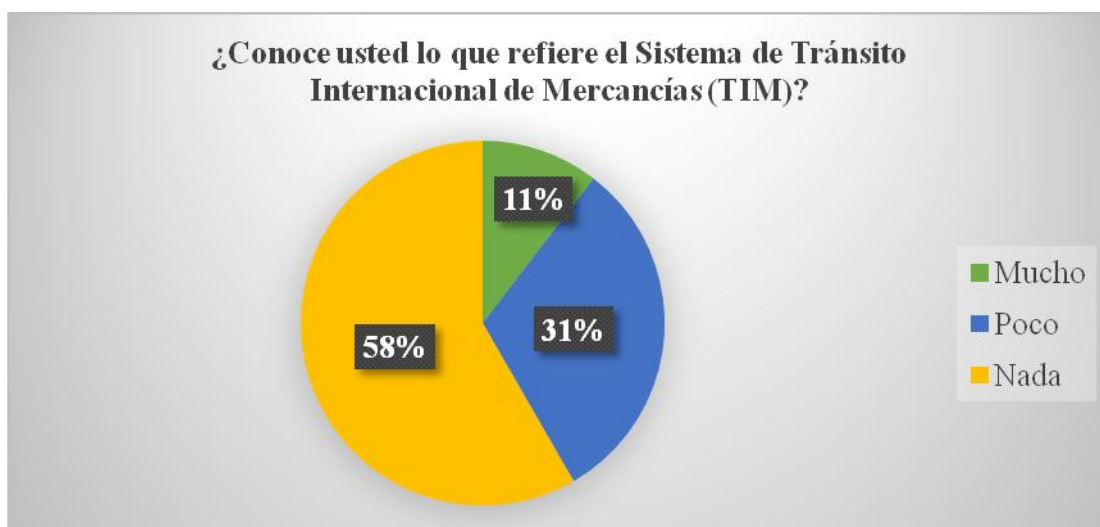
Tabla 3:1. Pregunta 1

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Mucho	5	11%
Poco	15	31%
Nada	28	58%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:7. Pregunta 1



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Acorde a la pregunta 1, los empresarios no sumados al TIM, indican conocer bastante o mucho de lo que refiere o implica este tipo de sistema del cual no les genera confianza para el desarrollo comercial de sus empresas con el 11%, otro grupo de empresarios, indican conocer muy poco de este sistema por lo cual no tiene claro el asunto

y esto les genera dudas de si se beneficiarían o no, de lo cual no se arriesgan hasta tener claro el sistema con el 31%, pero la mayoría de los empresarios intervenidos, indican no estar en nada de conocimiento en este proceso más bien recién se enteran por medio de esta indagación.

Pregunta 2. ¿Usted con el sistema actual de documentación y control aduanero mantiene facilidades para el comercio de importación y exportación entre la frontera Colombo-Ecuatoriana?

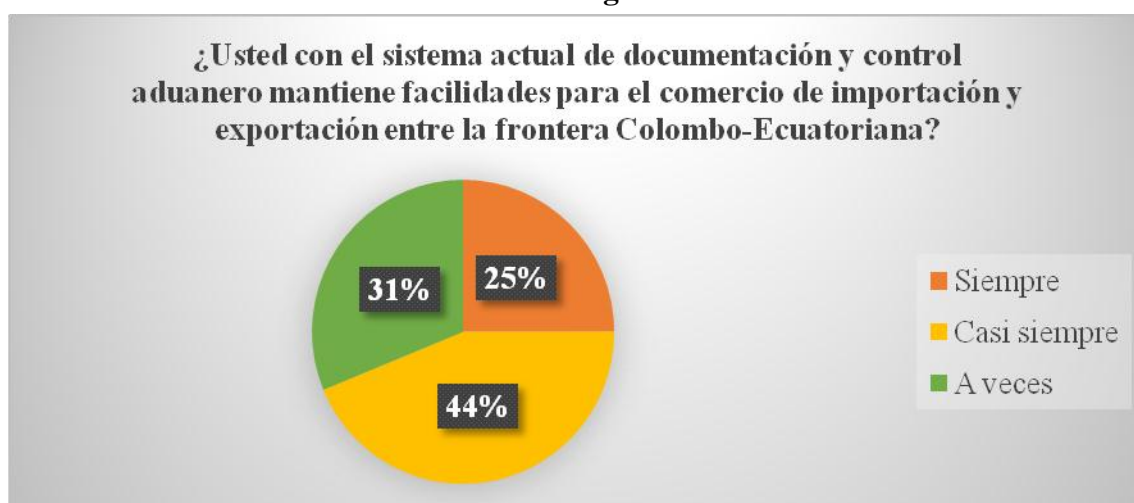
Tabla 3:2. Pregunta 2

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Siempre	12	25%
Casi siempre	21	44%
A veces	15	31%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:8. Pregunta 2



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Los empresarios intervenidos, indican en un primer grupo con el 25% que siempre mantienen problemas con el sistema tradicional de tramitar documentos, control y revisión de mercaderías para que de esta forma les den el permiso para poder ingresar con dicha mercadería entre ambos países, el 44% indican que casi siempre mantienen problemas pero todo depende es del estado de ánimo que los funcionarios de cada control aduanero presentan. El 31% de los empresarios indican que todo es normal con el proceso tradicional y que a veces suceden problemas con la tramitación de documentos, control y permiso de paso con mercadería en ambos países.

Pregunta 3. ¿Usted con que repetitividad cree se deben reformar los procesos documentarios, de control y permiso aduanero de entrada con mercadería a cada país en sus fronteras?

Tabla 3:3. Pregunta 3

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Cada mes	21	44%
Cada trimestre	17	35%
Cada semestre	10	21%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:9. Pregunta 3

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Según el 44% de los empresarios indican que en el proceso de reformación o facilidades aduaneras, deberían reformar dichos procesos cada mes, el 35% indican que este proceso de reformación se debería dar cada trimestre y el 21% que para poder visualizar cambios y mejoras se deben realizar estos cambios cada semestre. Solo así se verá que puede estar mejorando y que está perjudicando este tipo de procesos.

Pregunta 4. ¿Según usted, que facilidades se deben presentar para facilitar el proceso de ingreso de mercancía a cada país?

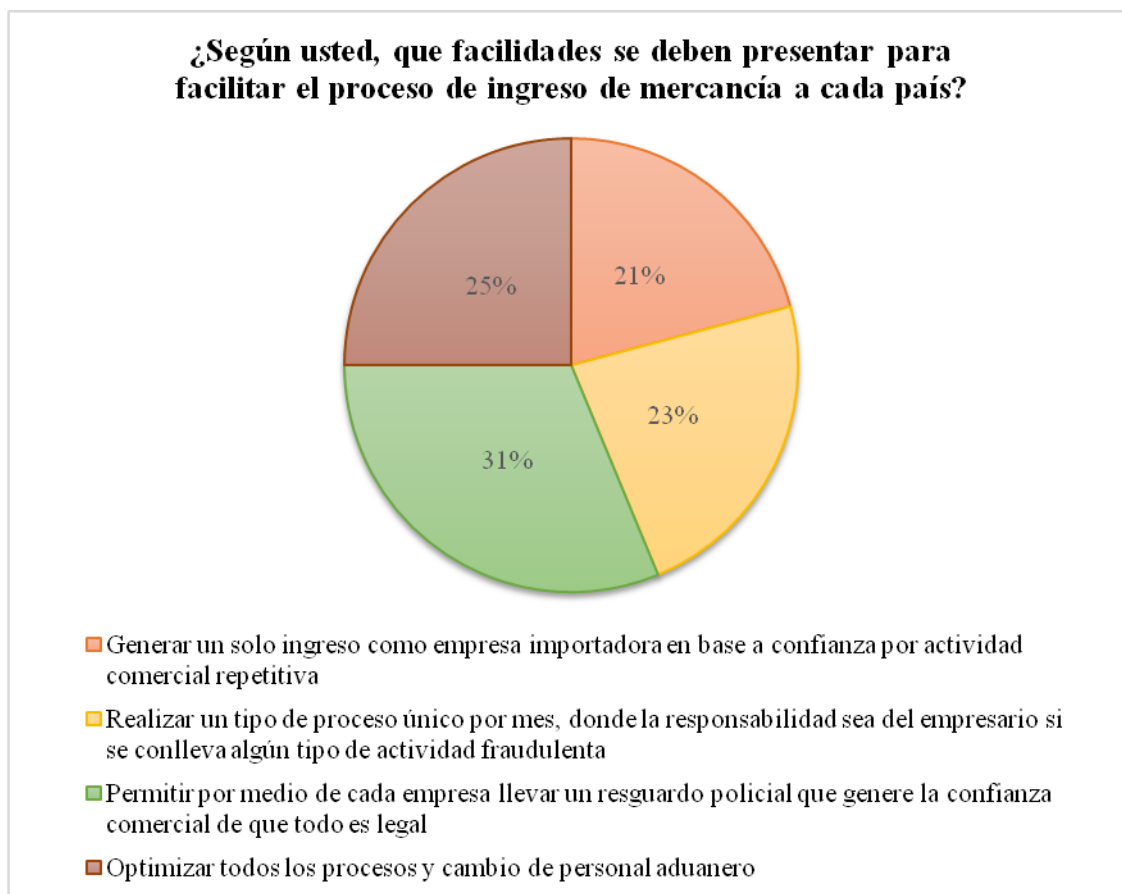
Tabla 3:4. Pregunta 4

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Generar un solo ingreso como empresa importadora en base a confianza por actividad comercial repetitiva	10	21%
Realizar un tipo de proceso único por mes, donde la responsabilidad sea del empresario si se conlleva algún tipo de actividad fraudulenta	11	23%
Permitir por medio de cada empresa llevar un resguardo policial que genere la confianza comercial de que todo es legal	15	31%
Optimizar todos los procesos y cambio de personal aduanero	12	25%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:10. Pregunta 4



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Acorde a esta pregunta, el 21% de los intervenidos indican que generar un solo ingreso como empresa importadora en base a confianza comercial repetitiva, sería la mejor opción, el 23% indican que realizar un solo tipo de control por mes, donde la responsabilidad sea de la empresa en cualquier actividad fraudulenta sería la mejor solución, el 31% que se permita llevar resguardo policial en base a la confianza de que la importación/exportación es legal. El 25% indica que se debe cambiar al personal y optimizar los recursos existentes.

Pregunta 5. ¿En qué nivel ustedes creen que si se facilitan los trámites aduaneros, se mejora el proceso de control de carga, optimizando el factor tiempo, su línea de comercio de importación/exportación mejorara al 100%?

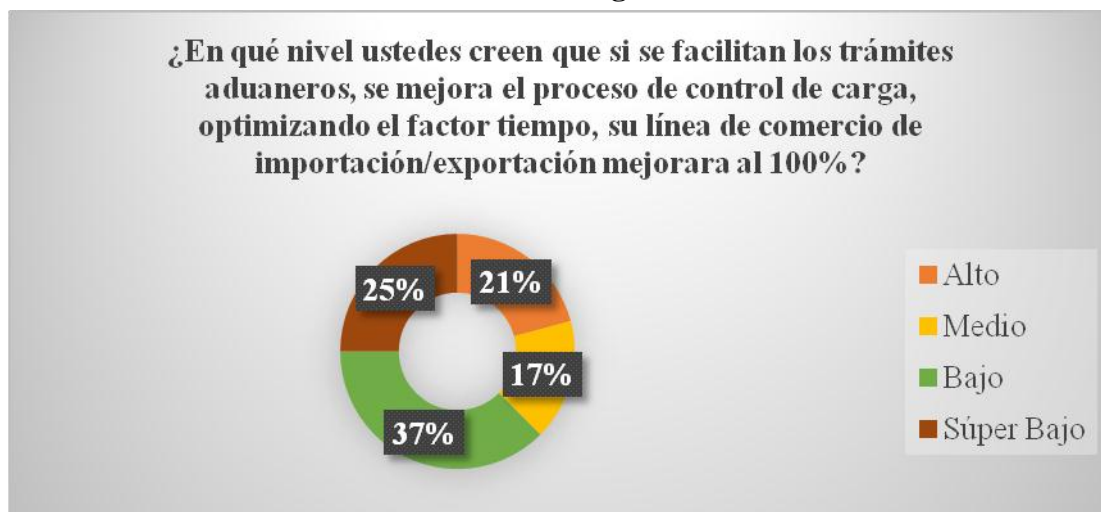
Tabla 3:5. Pregunta 5

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Alto	10	21%
Medio	8	17%
Bajo	18	37%
Súper Bajo	12	25%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:11. Pregunta 5



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Los intervenidos en un 21% indican que el nivel de mejoramiento de estos procesos se generaría en un alto porcentaje, el 17% indica que el nivel de mejoramiento sería a mediana escala, el 37% indican que sería bajo el nivel de mejoramiento y el 25% de los intervenidos que es súper bajo en este proceso.

Pregunta 6. ¿Aceptarían ustedes el aprender cómo funciona el sistema de Transito Internacional de Mercancías (TIM)?

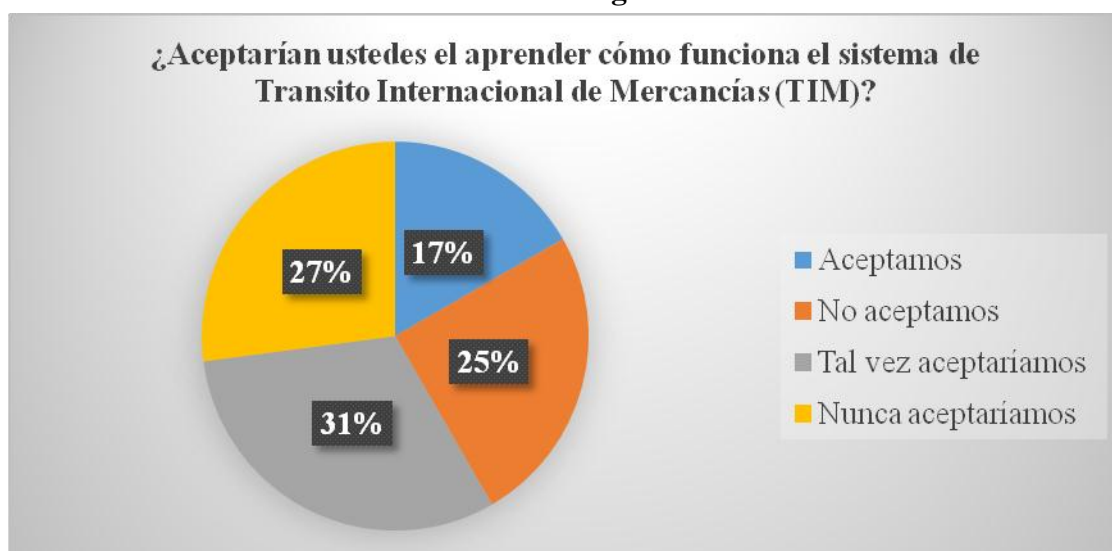
Tabla 3:6. Pregunta 6

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Aceptamos	8	17%
No aceptamos	12	25%
Tal vez aceptaríamos	15	31%
Nunca aceptaríamos	13	27%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:12. Pregunta 6



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Muchas personas se dan la oportunidad de aprender algo que no entienden o mejorar sus conocimientos en lo que pretender ya saber, en esta pregunta el 17% indican si aceptar el aprender sobre cómo funciona el TIM, el 25% indican no aceptar, pero dejan opción para un futuro, el 31% indican que tal vez aceptarían y el 27% indican que nunca aceptarían aprender sobre este proceso, porque indican es una pérdida de tiempo.

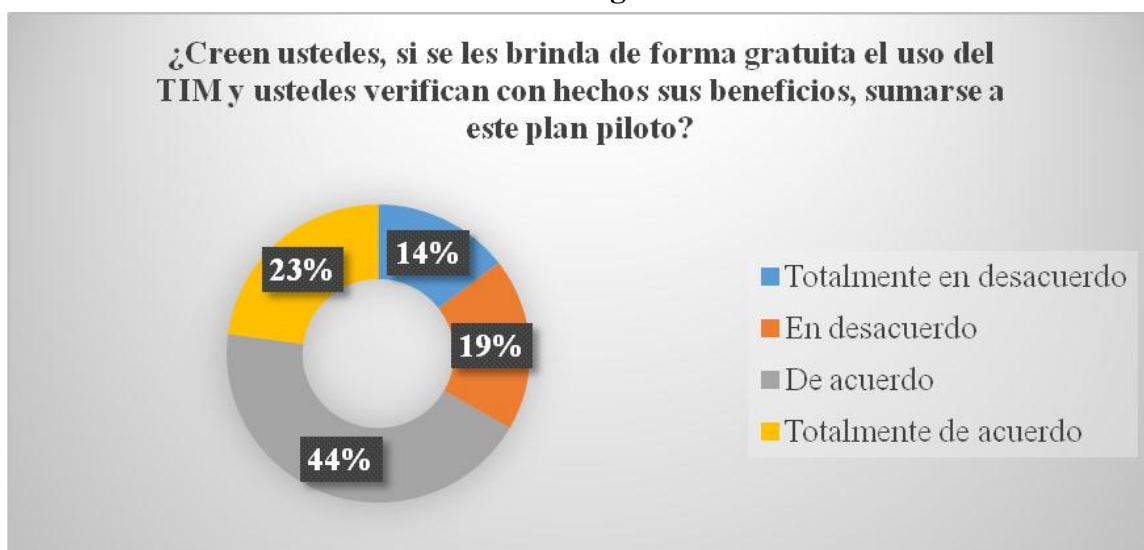
Pregunta 7. ¿Creen ustedes, si se les brinda de forma gratuita el uso del TIM y ustedes verifican con hechos sus beneficios, sumarse a este plan piloto?

Tabla 3:7. Pregunta 7

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Totalmente en desacuerdo	8	14%
En desacuerdo	9	19%
De acuerdo	25	44%
Totalmente de acuerdo	12	23%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:13. Pregunta 7

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Dentro de los aspectos de oportunidades, gran parte de las personas se suman y otros desean quedarse rezagados en el momento, en este caso si se diera la oportunidad gratuita de bajo un servicio gratuito por única vez el 14% indican que están totalmente en desacuerdo, el 19% están en desacuerdo, el 44% está de acuerdo y el 23% está totalmente de acuerdo.

Pregunta 8. ¿Usted como micro y pequeño empresario desearía ser parte del grupo de empresas que importan y exportan a través del TIM?

Tabla 3:8. Pregunta 8

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Totalmente en desacuerdo	5	10%
En desacuerdo	8	17%
De acuerdo	23	48%
Totalmente de acuerdo	12	25%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:14. Pregunta 8



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: los micro y pequeños empresarios indican en un 10% que están totalmente en desacuerdo con ser parte de este grupo de empresas que utilizan el TIM, el 17% indican estar desacuerdo, el 48% indicar si estar de acuerdo y el 25% totalmente de acuerdo.

Pregunta 9. ¿Desearía ser usted invitado por la DIAN (Colombia) y SENA (Ecuador) en base a capacitaciones de este sistema y sus beneficios?

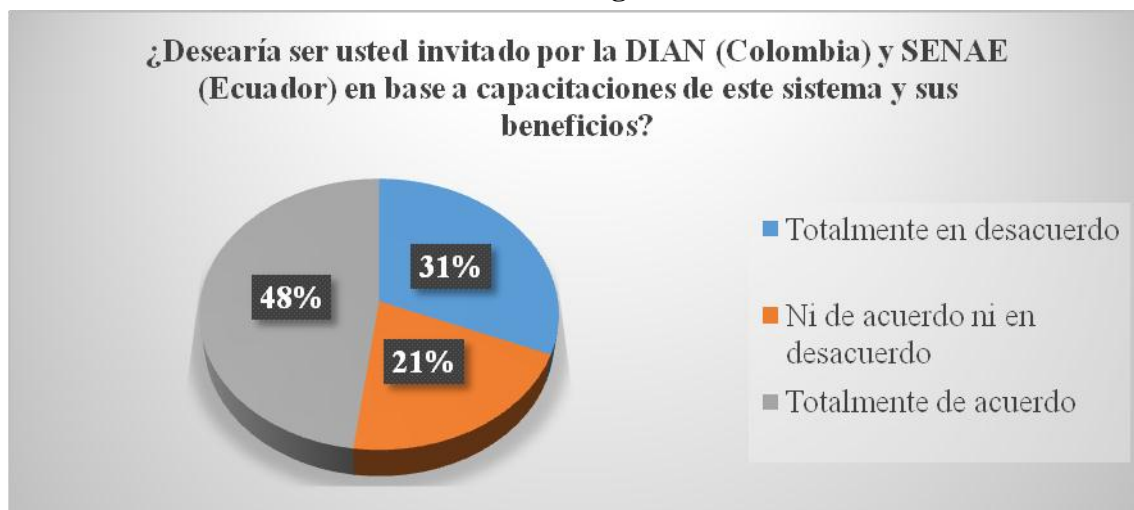
Tabla 3:9. Pregunta 9

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Totalmente en desacuerdo	15	31%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	21%
Totalmente de acuerdo	23	48%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:15. Pregunta 9



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Acorde a las invitaciones directas, el 31% indican estar totalmente en desacuerdo, el 21% ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 48% indican estar totalmente de acuerdo con esta invitación directa.

Pregunta 10. ¿Si las autoridades de aduana lo invitan a ser parte del grupo de beneficios que el TIM le proporcionara, usted cambiaria de opinión en base a la negatividad presente en la actualidad?

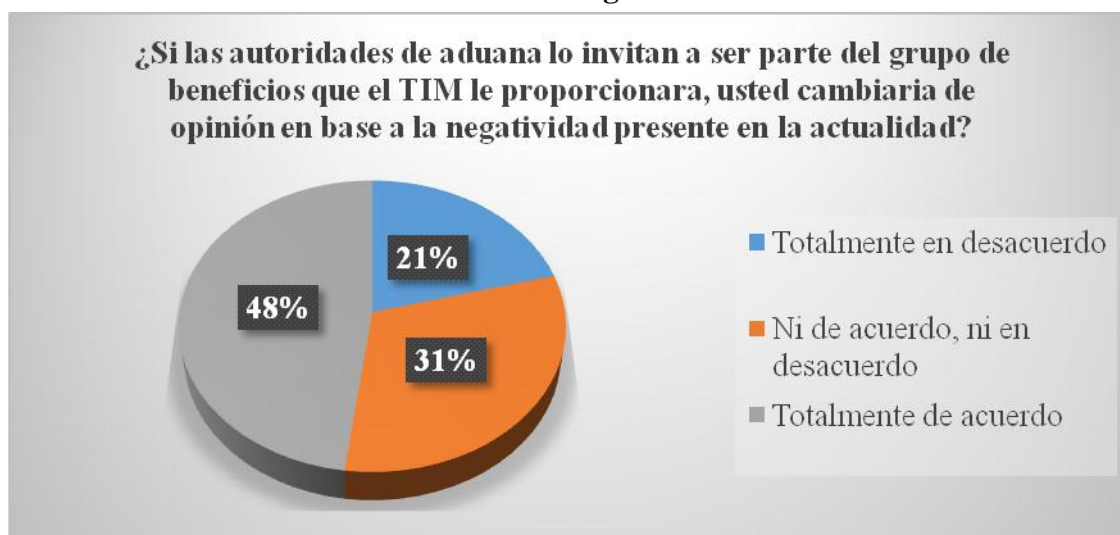
Tabla 3:10. Pregunta 10

CATEGORÍA	PARTICIPANTE	%
Totalmente en desacuerdo	10	21%
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	15	31%
Totalmente de acuerdo	23	48%
TOTAL	48	100%

Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 3:16. Pregunta 10



Fuente: Encuesta

Elaboración y Análisis: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Análisis: Acorde a esta pregunta, el 21% de los intervenidos indican que están totalmente en desacuerdo, el 31% ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 48% indica estar

totalmente de acuerdo, ya que ellos perciben una serie de beneficios que les facilitarían el tránsito internacional entre las dos fronteras.

3.3. Resultados de las entrevistas

Las entrevistas definieron dos puntos importantes, uno la falta de intervención de parte de los empresarios por desconocimiento de lo que implica sumarse al plan piloto del TIM; y el otro al miedo producido por un sistema nuevo e innovador que permita facilidades en el Tránsito Internacional de Mercancías. TIM.

En el campo de exportaciones e importaciones entre la frontera de Colombia y Ecuador, los empresarios al no contar con conocimientos de lo que significa el TIM, ellos no creen que este nuevo sistema facilite todo el proceso aduanero a seguir para poder pasar la frontera con mercancías de diferente tipo y que este bajo la regulación comercial según cada país.

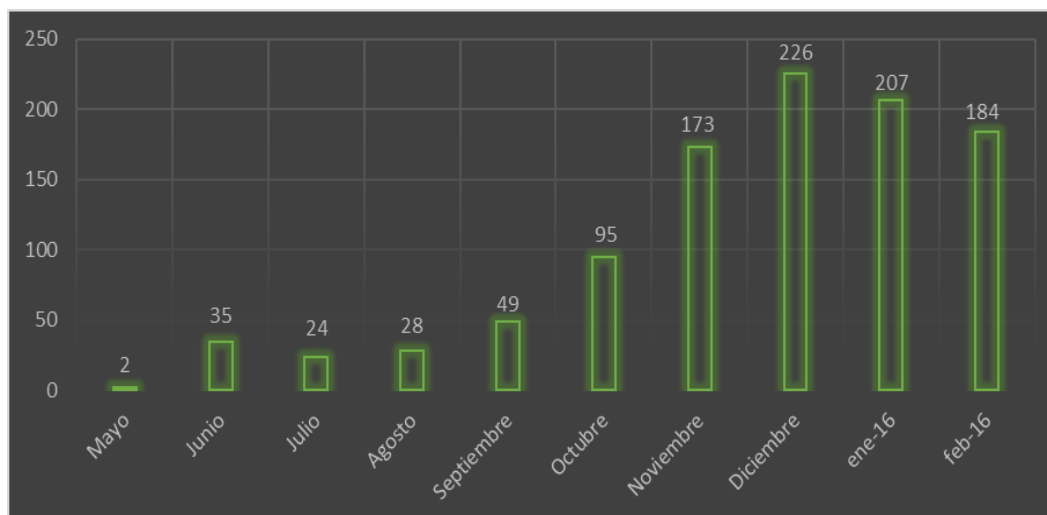
El segundo punto, es el miedo, como todos emprendedores, saben que iniciar en un negocio, hay riesgos iniciales hasta concebir la idea de empresario y bajo la experiencia adquirida poder tomar decisiones que benefician a su empresa y cadena de proveedores y clientes, en este punto, si no se conoce y no se da la oportunidad de conocer el sistema, se quedarán siempre con el miedo presente y no lograrán estar enterados de los beneficios que este sistema implica.

Acorde a este análisis, en el siguiente numeral se establece un análisis de beneficios que se han producido de forma real, de acuerdo a los dos últimos cortes de la DIAN y SENA en base al grupo de empresas que ya están dentro del sistema TIM y que no solo mantienen actividad entre Ecuador y Colombia, sino que agrupan a otros empresarios frente a la frontera Sur con Perú.

3.4. Análisis de las estadísticas TIM Colombia-Ecuador. Febrero 2016

Según el informe de (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016), indican que durante el periodo Mayo 2015 y Febrero 2016, las declaraciones se han incrementado sustancialmente, iniciando en mayo del 2015, el total de declaraciones fue de 2, subiendo estas a 35 en el mes de junio del 2015, estas bajaron en julio del mismo año, bajando 11 declaraciones, el mes de julio cerró con un total de 24 declaraciones, el mes de agosto comenzaron nuevamente a subir las declaraciones en un total de 28, desde septiembre del 2015 estas declaraciones comenzaron a subir sustancialmente, siendo el cierre en septiembre con 49 declaraciones, octubre con 95 declaraciones, noviembre cerro el mes con 173 declaraciones, diciembre cerro el año con 226 declaraciones, disminuyendo en enero del 2016 con 207 declaraciones y reduciendo el número de declaraciones a 184 en cierre de febrero del 2016.

Gráfico 3:17. Declaraciones finalizadas de Tránsito-TIM



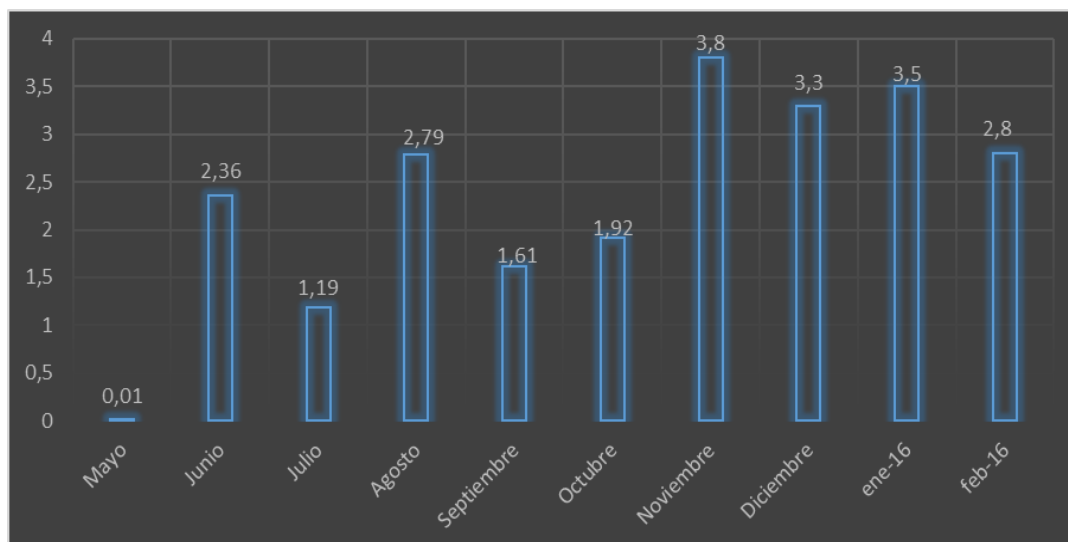
Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Acorde al porcentaje de mercancías declaradas, estas el mes de mayo 2015, fue del 0.01, junio del 2.36, julio del 1.19, agosto 2.79, septiembre 1.61, octubre 1.92, noviembre

3.8, diciembre 3.3. Enero 2016 con el 3.5. y febrero con el 2.8 declaraciones finalizadas según el periodo expuesto.

Gráfico 3:18. Valor de las mercancías en declaraciones TIM finalizadas



Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

3.4.1. TOP 10 de las empresas transportistas que utilizan el TIM

Entre las empresas que rigen el Top 10 según el informe del SENAE/DIAN, se considera entre ellas las siguientes:

Tabla 3:11. Top 10 Empresas Transportistas que utilizan el TIM

Top 10 Empresas Transportistas que utilizaran TIM en 2015 y 2016	
Nombre de las empresas	DUTs TIM
Transporte Sánchez Polo S.A. (CO)	230
Ríos Castillo Jorge Ramiro (EC)	142
Eduardo Botero Soto & CIA LTDA (CO)	99
Proveedora de Equipos y Comunicaciones Vizcaíno-PRO	91
Servicios de Comercio Internacional y Transporte Coordinado	83
N.T.A. Nuevo Transporte de América CIA. LTDA. (PE)	68
Román Castillo Carlos Iván (PE)	51
Transporte y Comercio Internacional LTDA (CO)	48
Transportadora de carga pesada JJHOGO S.A. (PE)	36
Cooperativa de Transporte de Carga Rutas del Carchi (PE)	35

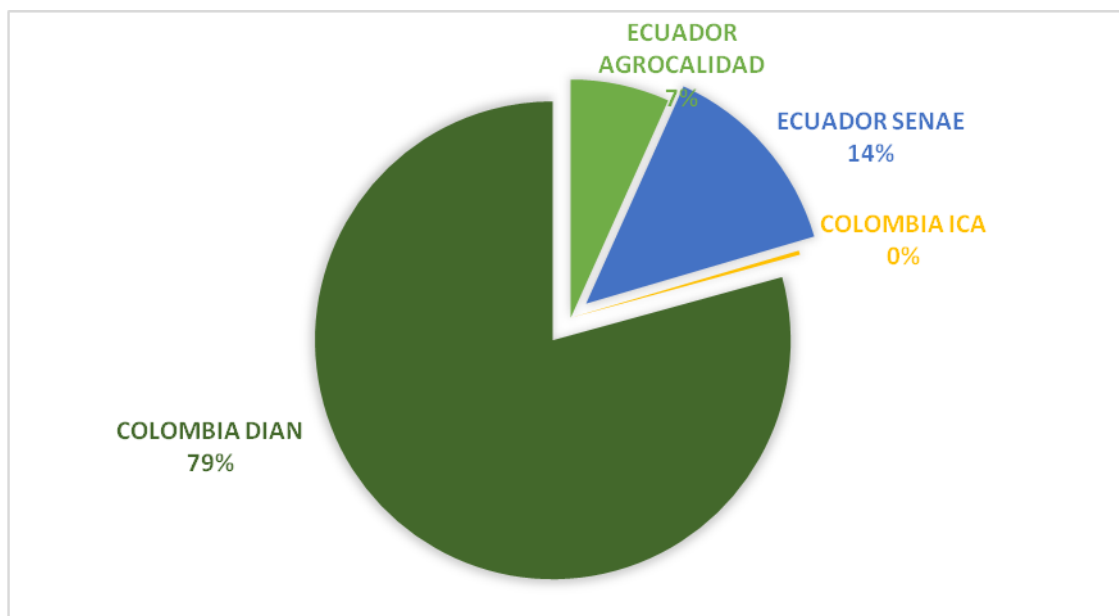
Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

3.4.2. Usuarios Registrados al TIM

Entre los usuarios registrados en el sistema de Tránsito Internacional de Mercancías, este se considera en el siguiente gráfico:

Gráfico 3:19. Usuarios Registrado TIM al 29 de Febrero del 2016

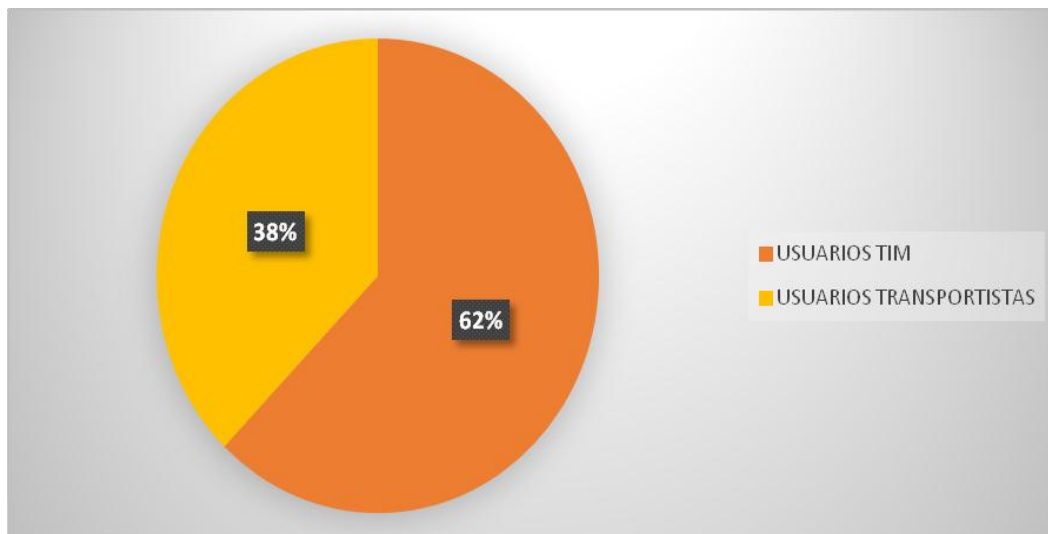


Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Entre los usuarios registrados en el TIM, este considera que la mayoría de las empresas de la DIAN ocupan el mayor registro del TIM con el 79% en Colombia con 283 empresas registradas, y en base a las empresas colombianas del ICA estas mantienen una sola empresa registrada, en el caso de Ecuador, AGROCALIDAD registra un total de 24 empresas y la SENAE registra un total de 49 empresas.

Entre los usuarios registrados Tim en base al grupo de transportistas, estos se consideran entre 224 usuarios TIM y 136 usuarios Transportistas. De lo cual se demuestra en el siguiente gráfico:

Gráfico 3:20. Usuarios Registrado TIM Transportistas

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Entre las empresas transportistas, las pertenecientes al TIM, estas generan un total de 224 empresas de transporte pesado, en cuanto a los usuarios registrados como empresas de transportes externas estas suman un total de 136, siendo la diferencia entre porcentajes entre la primera con el 62% y la segunda mencionada con el 38%.

Gráfico 3:21. Usuarios Registrado TIM Transportistas



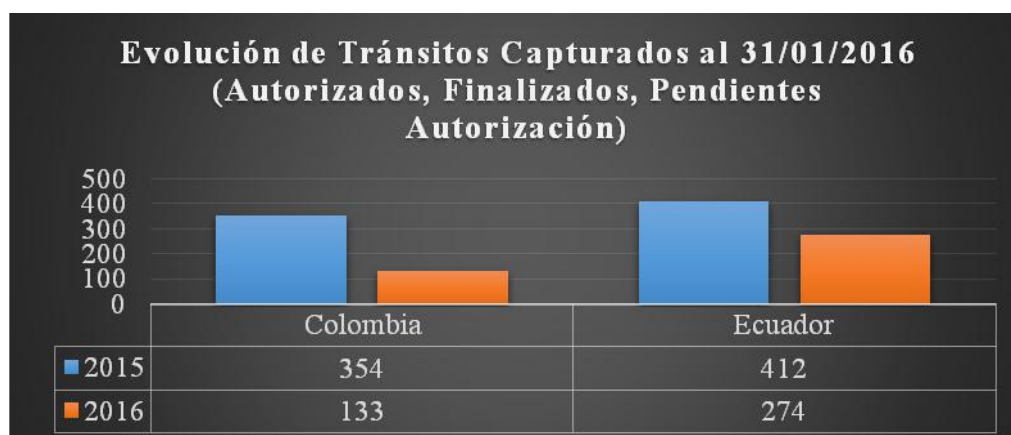
Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

La empresa CODICARGAS ha sido atendida mediante el TIM, un 15% acorde al resto, SI-Logística en un 14%, Sánchez POLO, al igual que la anterior con un 14%, SENA con el 14%, DIAN con el 14% y BOTERO SOTO con el 29%.

3.4.3. Evolución de los tránsitos TIM capturados y rutas utilizadas en el TIM

Entre el tránsito TIM y su evolución para el caso de Colombia, en el año 2015 fue de un total de 354 tránsitos capturados, en el caso de Ecuador fue de 412 tránsitos capturados, entre el primer corte del año 2016 el tránsito capturado para Colombia fue de 133 y de Ecuador fue de 274, ente la diferencia del 2015, esta fue disminuida en un 35% aproximadamente para Colombia y un aproximado del 58% para Ecuador.

Gráfico 3:22. Evolución de los Tránsitos TIM Capturados

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Entre las rutas utilizadas para al tránsito internacional de mercancías esta se demuestra en la siguiente tabla:

Tabla 3:12. Rutas Utilizadas en el TIM

Rutas de Tránsito utilizadas en el TIM			
País	Aduana Inicio	Aduana Destino	Tránsitos
Perú	Huaquillas	Ipiales	390
Colombia	Cali	Tulcán	292
Ecuador	Tulcán	Cali	92
Colombia	Ipiales	Tumbes	64
Colombia	Medellín	Tulcán	48
Ecuador	Tulcán	Armenia	36
Ecuador	Tulcán	Bogotá	18
Perú	Huaquillas	Guayaquil-Aéreo	16
Perú	Huaquillas	Quito	6
Ecuador	Tulcán	Medellín	6
Ecuador	Tulcán	Ipiales	4

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En el tiempo promedio a través del TIM este se maneja acorde al tránsito registrado x ruta al 31 de Enero del 2016.

Tabla 3:13. Tiempo promedio de Tránsito registrado en el TIM

TIEMPO PROMEDIO UTILIZADO EN TRANSITOS X RUTAS			
País	Aduana-inicio	Aduana-termino	Horas Registradas
Perú	Huaquillas	Tulcán	115
Perú	Huaquillas	Quito	67
Colombia	Medellín	Tulcán	64
Perú	Huaquillas	Ipiales	49
Colombia	Cali	Tulcán	35

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Entre los destinos de aduanas, la mayor distancia que se genera por medio del transporte terrestre, se da entre la frontera de Perú-Huaquillas a la Frontera Ecuador-Tulcán con 115 horas de tránsito, mientras que el menor tiempo de tránsito se da entre Colombia-Cali con la frontera Ecuador-Tulcán con 35 horas registradas.

3.4.4. Top 10 Exportadores (remitentes) que utilizan TIM Colombia-Ecuador

Entre estos grupos de empresas están: Familia del Pacifico S.A.S. con 369 tránsitos y una participación del 52.34% siendo esta la mayor exportadora, en el caso de la menor empresa Colombiana que exporta mercancías se encuentra Yanbal de Colombia s.a. con 23 Tránsitos y una participación del 3.26%.

Tabla 3:14.Exportadores remitentes que utilizan TIM

Exportador	Tránsito TIM	% Participación
FAMILIA DEL PACIFICO S.A.S.	369	52.34%
IMPORTADORA Y EXPORTADORA AGROTRANCOMEX E.I.R.L.	62	8.79%
CONTINENTAL TIRE ANDINA S.A.	50	7.09%
CARLOS WILFREDO SÁNCHEZ TORRES	38	5.39%
PGI COLOMBIA LTDA	37	5.25%
K-C ANTIOQUIA GLOBAL LTDA.	36	5.11%
LA FABRIL S.A.	35	4.96%
IMPORTADORA Y EXPORTADORA AGROTRANSCOMEX EI. RL.	28	3.97%
PLASTICSAKS CIA. LTDA.	27	3.83%
YANBAL DE COLOMBIA S.A.	23	3.26%
Total	705	100%

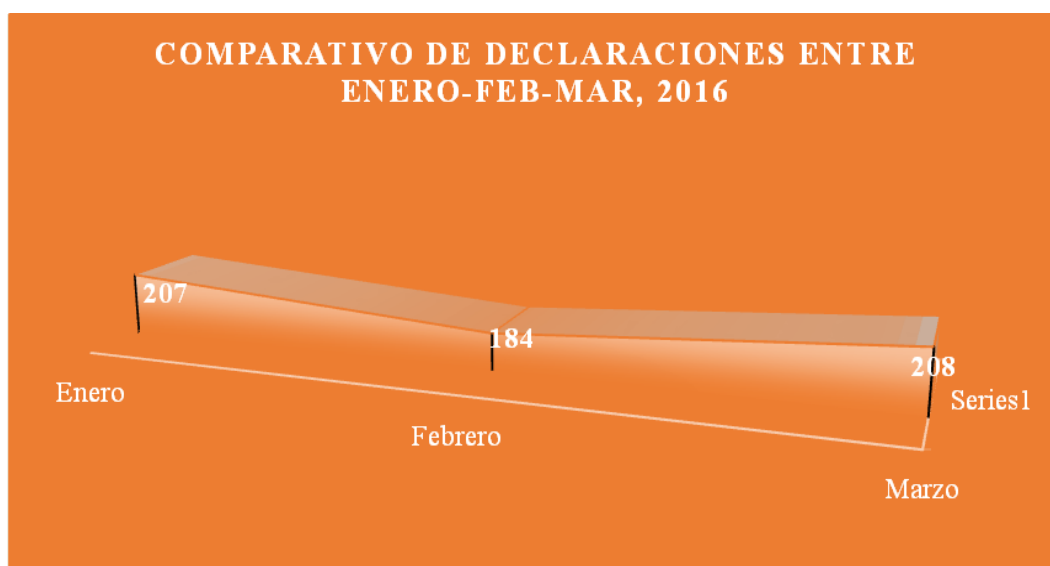
Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Acorde al registro de estas empresas, el soporte que mantiene incidencia entre la exportación e importación, se considera en Error de Registro de DUT, Actualización de Catálogos, Error de Información, Error en Ingreso a APP.

3.5. Análisis de las estadísticas TIM Colombia-Ecuador al 31 de Marzo en comparación con el cierre de Febrero del 2016.

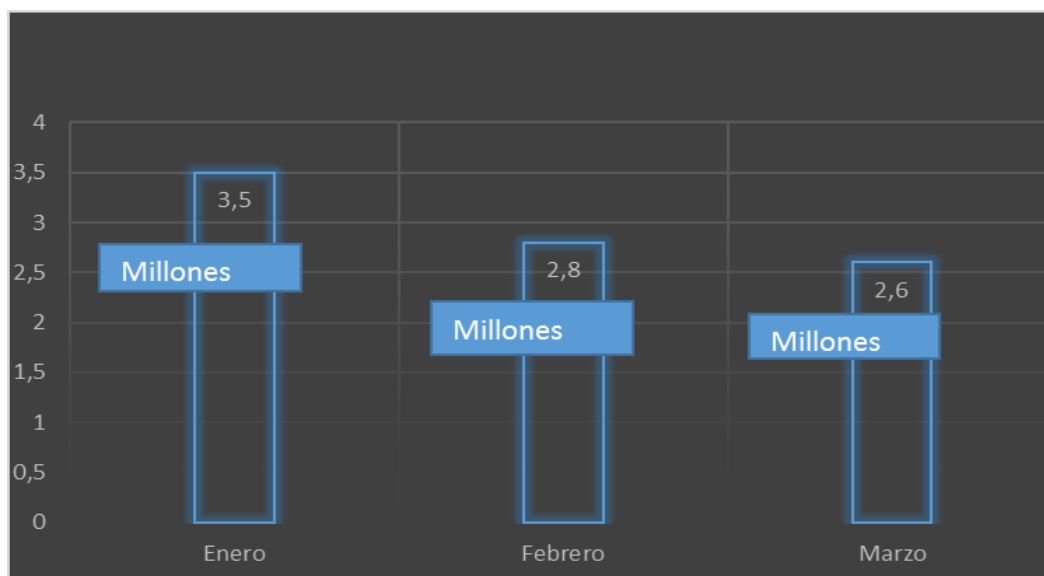
Las comparaciones de Febrero y Marzo del 2016, consideran los siguientes factores, entre las declaraciones al cierre de febrero este mes consigno 184 declaraciones, en cambio el cierre de Marzo este mes consigno un cierre de 208 declaraciones lo que significa una diferencia de 24 declaraciones más al mes anterior.

Gráfico 3:23. Declaraciones del Primer Trimestre de 2016

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En el caso de declaraciones finalizadas por valor de las mercancías, el mes de marzo presenta una baja en comparación con el mes de febrero de un 0.2., y del 0.7 al mes de enero del 2016.

Gráfico 3:24. Valor de las mercancías en declaración TIM Finalizadas

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En análisis con el cierre del mes de febrero, hay un incremento de DUTs acorde al TIM, en este caso, la empresa Sánchez Polo incremento de 230 a 258 DUTs, Ríos Castillo de 142 a 164, La empresa Vizcaíno de 91 a 105, Botero S.A. mantuvo sus DTUs en 99 para estos meses al cierre, Servicios de Comercio Internacional de 83 a 91, NTA de 68 a 75, Trans, de Comercio Internacional de 48 a 58, Román Castillo de 51 a 56, en este mes se agregó una empresa más Trans. CERRO NEGRO S.A. con 41 DTUs, Rutas del Carchi de 35 a 41, en este mes la empresa Transportadora de Carga pesada JJHOGO S.A de Perú no participó en el tránsito de mercancías,

Tabla 3:15. Top 10 Empresas Transportistas que utilizan el TIM

Top 10 Empresas Transportistas que utilizaran TIM en 2015 y 2016	
Nombre de las empresas	DUTs TIM
TRANSPORTE SÁNCHEZ POLO S.A. (CO)	258
RÍOS CASTILLO JORGE RAMIRO (EC)	164
PROVEEDORA DE EQUIPOS Y COMUNICACIONES VIZCAÍNO-PRO	105
EDUARDO BOTERO SOTO & CIA LTDA (CO)	99
SERVICIOS DE COMERCIO INTERNACIONAL Y TRANSPORTE COORDINADO	91
N.T.A. NUEVO TRANSPORTE DE AMÉRICA CIA. LTDA. (PE)	75
TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL LTDA (CO)	58
ROMÁN CASTILLO CARLOS IVÁN (PE)	56
TRANSPORTE CERRO NEGRO S.A.	41
COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA RUTAS DEL CARCHI (PE)	41

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En el caso de empresas registradas para Colombia y Ecuador, se mantienen en la misma cantidad de empresas en referencia a febrero.

Entre las rutas utilizadas para el Tránsito Internacional de Mercancías esta se demuestra en la siguiente tabla, en la cual se describe la evolución de las rutas de tránsitos utilizadas, considerando para el mes de marzo un incremento en comparación al mes de febrero.

En cuanto a los tránsitos utilizados por el TIM, este aumento en comparación con Febrero

Tabla 3:16. Rutas Utilizadas en el TIM

Rutas de Tránsito utilizadas en el TIM				
País	Aduana Inicio	Aduana Destino	Tránsitos	
			Febrero	Marzo
Perú	Huaquillas	Ipiales	390	462
Colombia	Cali	Tulcán	292	329
Ecuador	Tulcán	Cali	92	103
Colombia	Ipiales	Tumbes	64	69
Colombia	Medellín	Tulcán	48	59
Ecuador	Tulcán	Armenia	36	38
Ecuador	Tulcán	Bogotá	18	23
Perú	Huaquillas	Guayaquil-Aéreo	16	16
Ecuador	Tulcán	Medellín	6	7
Perú	Huaquillas	Quito	6	6
Ecuador	Tulcán	Ipiales	4	5

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En el caso de las rutas por tiempo registrado éstas han sufrido incremento en algunas y disminución en otras tal como se la presenta en la siguiente tabla:

Tabla 3:17. Tiempo promedio de Tránsito registrado en el TIM

TIEMPO PROMEDIO UTILIZADO EN TRANSITOS X RUTAS				
País	Aduana-inicio	Aduana-termino	Horas Registradas	
			Febrero	Marzo
Perú	Huaquillas	Tulcán	115	115
Perú	Huaquillas	Quito	67	67
Colombia	Medellín	Tulcán	64	65
Perú	Huaquillas	Ipiales	49	48
Colombia	Cali	Tulcán	35	35
Colombia	Cali	Tulcán		33

Fuente: (BID, Estadísticas TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

En base a las empresas exportadoras entre febrero y marzo se mantienen las mismas y el porcentaje de participación no mantiene variación alguna.

3.6. Análisis FODA

Según la información generada entre las entrevistas y encuesta y el desarrollo del presente estudio, este plasma los resultados del plan piloto que se efectúa en la frontera colombo-ecuatoriana, este se genera a través del estudio FODA, del cual se pueden mostrar la competitividad del mercado, cuales son las características internas y externas que generen la solución ante el problema, observado de esta forma se detallan a continuación, el análisis de las Fortalezas, oportunidades, Debilidades y Amenazas en cuanto al tipo de estudio realizado entre las fronteras de Ecuador y Colombia.

El entendimiento empresarial, conlleva a identificar que las debilidades, son limitaciones, amenaza son factores externos que pueden limitar el proceso del proyecto, las

fortalezas son los recursos que ayudaran a generar las ventajas competitivas en cuanto al entorno donde se ejecuta el proyecto en sí, las oportunidades o situaciones que favorecen a la socio economía, sistema política y pluricultural, que facilitan la actividad comercial para el aprovechamiento que generen las potencialidades de las fortalezas.

Se presenta así el siguiente análisis de la situación interna y externa como Estudio FODA del plan piloto TIM Ecuador Colombia.

Tabla 3:18. Análisis FODA del plan piloto TIM (Ecuador-Colombia)

MATRIZ DAFO			
		Aspectos POSITIVOS	Aspectos NEGATIVOS
		Fortalezas	Debilidades
Interno (características propias) - CONTROLABLES		Optimización de tiempos y recursos en el cruce de fronteras Reducción de errores en la tramitología Equipo coordinador binacional de control en frontera	Poca intervención de microempresarios Falta de socialización del TIM Inseguridad fronteriza para el cruce de las mercancías
		Oportunidades	Amenazas
Externo (características entorno) - NO CONTROLABLES		Extensión de red a países vecinos Perú y Bolivia Incorporar a micro y pequeños emprendedores (ecuatorianos y colombianos) al TIM Extensión de red TIM a países que no conforman la CAN	No contar con Perú y Bolivia afecta trazabilidad de la ruta a nivel comunitario. Zonas afectadas por conflictos internos (guerrilla) Posibles impases de políticas internas de cada país

Fuente: (SENAE-DIAN TIM Colombia-Ecuador, 2016)

Elaboración: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

3.6. Líneas trascendentales de acción (DAFO/FODA)

La matriz (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, y Oportunidades) llamada DAFO, constituye un resumen de todo análisis estratégico interno y externo en el plan piloto TIM entre el SENA E y la DIAN, en el que se presentan de forma conjunta todas las variables distinguidas que muestran una perspectiva de la situación del proyecto.

El análisis DAFO permite llevar a cabo una serie de estrategias de acuerdo con la importancia de cada uno de los factores internos y externos, así como ordenarlas de acuerdo con la relación que exista entre cada uno de ellos.

Por tanto, las estrategias de supervivencia (DA) están destinadas a eludir los efectos que las situaciones del entorno puedan tener sobre aspectos internos. Las estrategias defensivas (FA) pretenden dar respuestas a situaciones del entorno no favorables apoyándose para ello en puntos fuertes del plan piloto. En cuanto, a las estrategias de reorientación (DO) éstas tratan de aprovechar una situación positiva del entorno para corregir carencias o debilidades internas del plan piloto, la cual las estrategias ofensivas (FO) obtienen el máximo provecho de una situación favorable del entorno.

Estrategias FO: Fortalezas vs Oportunidades

POTENCIALIDADES

✓ Usar las Fortalezas para aprovechar las oportunidades

Mejorar procedimientos homogéneos mediante una comunicación efectiva entre el SENA y la DIAN para optimizar los procesos logísticos de mayor volumen a los micros y pequeños empresarios de ambos países.

Estrategias FA: Fortalezas vs Amenazas

RIESGOS

✓ Usar las Fortalezas para evitar las amenazas

Diseñar y armonizar mejoras en la gestión de riesgo que involucre la participación y cooperación de las entidades de control y sector privado para generar

seguridad logística aduanera.

Estrategias DO: Debilidades vs Oportunidades

DESAFÍOS

✓ Superar debilidades aprovechando las oportunidades

Diseñar propuestas de socialización del TIM basado en la incorporación de Perú y Bolivia para beneficiar y mejorar la logística comercial en la región andina.

Estrategias DA: Debilidades vs Amenazas

LIMITACIONES

✓ Minimizar las debilidades y evitar las amenazas

Regular y estandarizar normas que beneficien para la certificación internacional de operadores de comercio confiables promoviendo la seguridad fronteriza en la cadena logística.

Entonces, ¿cómo responder al desafío de impulsar y consolidar el uso del TIM en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano.

Mejora en la facilitación de procesos aduaneros logísticos en la utilización de sistema de Tránsito Internacional de Mercancías.

La línea de acción es implementar mejoras para facilitar procedimientos

homogéneos aduaneros-logísticos mediante una comunicación efectiva entre el SENA y la DIAN para el cruce de medios de transporte y mercancías en la frontera colombo-ecuatoriana.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA Y VALIDACIÓN

4.1. Título de la propuesta

Planteamiento de acciones para consolidar el proyecto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano sobre el uso del TIM.

4.2. Justificación

Por medio de esta propuesta se pueda ejecutar acciones que permitan consolidar el proyecto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano sobre el uso del TIM a partir de los resultados del plan piloto, mediante el diálogo, revisión de convenios bilaterales, acuerdos, establecimiento de políticas aduaneros que propongan procedimientos acorde a la realidad comercial.

4.3. Objetivo

Aportar líneas estratégicas para reorganizar, incrementar y robustecer el uso del TIM en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano.

4.4. Presentación de la propuesta (Plan de Acción)

La realización de actividades hacia la consolidación del uso del sistema TIM en la frontera colombo-ecuatoriana sólo se puede hacer de una forma planeada y consensuada, a partir de los datos del diagnóstico descrito en el capítulo anterior. Mediante la cooperación de los usuarios de comercio exterior y las instituciones colaboradoras se elabora el Plan de Acción, que describe las tareas que se van a ejecutar durante un período de tiempo determinado.

El Plan de Acción para la consolidación del uso del sistema TIM en la frontera colombo-ecuatoriana está constituido con lineamientos estratégicos, que estampan directrices principales de acción que se despliegan a su vez en medidas concretas del proceso de control aduanero.

La siguiente descripción recoge acciones señalando la responsabilidad de su impulso y colaboradores acorde al tipo de medidas que se han propuestos.

Tabla 3:19. Plan de Acción TIM

#	Origen de Compromiso	Compromiso	Fecha de Finalización	Responsable
.	Resultados del plan piloto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriana sobre el uso del sistema Tránsito Internacional de Mercancías	<p>1. Mejorar procedimientos en tiempos de mayor volumen a los micros y pequeños empresarios de ambos países.</p> <p>2. Elaborar propuesta de sociabilización a los micros y pequeños empresarios de ambos países.</p> <p>3. Diseñar y armonizar mejoras en la gestión de riesgo que involucre la participación y cooperación de las entidades de control y sector privado para generar seguridad logística aduanera.</p> <p>4. Regular y estandarizar normas que beneficien para la certificación internacional de operadores de comercio confiables promoviendo la seguridad fronteriza en la cadena logística</p>	Julio 2016	<p>SENAE-DIAN</p> <p>INSTITUCIONES PUBLICAS</p> <p>EMPRESAS PRIVADAS</p>

2.	Resultados del plan piloto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriana sobre el uso del sistema Tránsito Internacional de Mercancías	Reunión SENAE y DIAN para revisión de las mejoras y propuestas a fin de determinar y proceder al envío a las embajadas.	Agosto 2016	SENAE-DIAN
3.	Resultados del plan piloto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriana sobre el uso del sistema Tránsito Internacional de Mercancías	Envío a Cancillería respectivas de cada país sobre las mejoras y formatos definidos para el uso del TIM en la frontera colombo-ecuatoriana. Recepción y oficialización por parte de las embajadas. (Oficialización)	Agosto 2016	SENAE-DIAN CANCELLERIAS
4.	Resultados del plan piloto en la frontera aduanera colombo-ecuatoriana sobre el uso del sistema Tránsito Internacional de Mercancías	Sociabilización con el sector privado y entidades públicas.	15 días posterior al recibido del documento de las cancillerías	SENAE-DIAN INSTITUCIONES PUBLICAS EMPRESAS PRIVADAS
5.	Comisión de seguimiento y control	Evaluación (seis meses después) de haberse implementado las mejoras	Febrero 2017	Comisión binacional

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

Gráfico 4:25. Seguimiento del control y socialización del TIM



Elaborado: Valeria Romero Martínez, Mayo del 2016

4.5. Validación de la hipótesis

Para validar la hipótesis y alcanzar los objetivos propuestos se desarrolló un análisis sobre el uso del TIM en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano, mediante esto se puede concluir que la hipótesis planteada se cumple debido al siguiente argumento:

Tabla 3.20. Validación de Hipótesis

Variables	Validación de Hipótesis
<p data-bbox="296 667 512 741">Variable Independiente</p> <p data-bbox="296 779 683 846">Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)</p> <p data-bbox="296 1144 523 1234">Variables Dependientes</p> <ul data-bbox="296 1272 683 1413" style="list-style-type: none"> • Resultados del plan piloto en la frontera aduanera Colombo-Ecuatoriana 	<p data-bbox="711 376 1394 573">Hipótesis: "Al analizar el uso del TIM y sus resultados del plan piloto, entonces se puede proponer mejoras en su proceso y aplicación para un sistema eficiente de control."</p> <p data-bbox="807 611 963 645">Validación:</p> <p data-bbox="711 683 1394 880">Se comprueba que el control y riesgos de Aduana no son suficientes a pesar de los buenos resultados que deben facilitar todo el proceso de control de Mercancía en el Transito Internacional.</p> <p data-bbox="711 918 1394 1171">El sistema favorece a todos los procesos logísticos en la cadena de comercio nacional e internacional, generando beneficios sustanciales para unos pero para otros no (empresas) ya suscritas en este sistema.</p> <p data-bbox="711 1193 1394 1559">El sistema de control de tiempos se optimiza a través del TIM hasta en un 5%, lo que beneficia al área comercial, siendo la satisfacción del cliente el mejor sistema de negociación de la empresa, ya que se entregan los productos importados/exportados en tiempo oportuno y sin retrasos, sin embargo existe deficiencias en otros segmentos de mercado.</p> <p data-bbox="711 1581 1394 1888">La hipótesis también se cumple, ya que el plan piloto del TIM, está generando resultados (positivos y negativos) a las empresas suscritas, siendo los dos últimos recortes de Febrero y Marzo del 2016, los que generan este tipo de resultados verídicos, ya que esta información es exclusiva.</p>

Fuente. Investigación de Campo.

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

4.6. Validación de la propuesta

Efectuado el anterior análisis, se valida la propuesta considerando:

Tabla 3:21. Validación

Variable	Valoración	Condición	Comentario
Interés de la contraparte mejora de procedimiento	Vigente	Favorable	La DIAN y SENA E, cuenta con el respaldo de la población y el empresariado de su país, con lo que el proyecto se consolidaría.
Infraestructura en la frontera aduanera colombo-ecuatoriana	Avances significativos	Se requieren trabajos complementarios	Con una inversión de refuerzo, se tendrían completas las obras CEBAF DE CARGA como ampliación, servicios logísticos de calidad, oficinas y otras.
Infraestructura tecnológica	Avances en progreso	Se deben ampliar más anchos de banda, internet para facilitar la utilización del sistema TIM.	Se requiere mayor atención y coordinación con los ministerios entre ambos países.
Política	Estable	Frecuentes reuniones binacionales entre Presidentes	Contexto regional favorece el desarrollo de la integración entre países hermanos pero además se deben profundizar los cambios internos para facilitar la integración regional.

Fuente. Investigación directa.

Elaborado: Zayda Valeria Romero Martínez, Mayo 2016

CONCLUSIONES

Una vez desarrollado el análisis sobre el uso del TIM en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano como plan piloto, acorde a los objetivos estos han demostrado haberse cumplido, al igual de la hipótesis, misma que demuestra la orientación de análisis e implementación de lo que ahora es un plan piloto, que se genere ya como una herramienta continua, en base a los resultados favorables expuestos en el capítulo III de este desarrollo final, de esta forma se han derivado las siguientes conclusiones:

1. La propuesta de mejorar y armonizar procedimientos aduaneros logísticos en la frontera colombo-ecuatoriano para el uso del sistema de Tránsito Internacional de Mercancías es el inicio de una serie de seguimiento y control para realizarlo en un cortísimo plazo, debido a que el comercio binacional va creciendo a su importancia en magnitud, así como la potencialidad del cruce de frontera en la facilidad aduanera que brinda el SENAE y la DIAN.
2. En América Latina no figura el sistema TIM entre países de la misma región. Sin embargo, al existir una integración aduanera entre Ecuador y Colombia para facilitar el tránsito de mercancías por medio de un sistema integrado estamos frente a un desafío, dado que el mismo es un piloto que luego puede ser un proyecto replicador para los demás países andinos.
3. Al ser la frontera colombo-ecuatoriana una zona de influencia comercial y un punto estratégico de cruce de frontera, es necesario promover y socializar el uso del sistema TIM que actualmente el SENAE y la DIAN brinda a las cargas en tránsito.

4. Asimismo, el análisis DAFO permitió determinar la inexistencia y falencias en los procedimientos del plan piloto, la falta de aceptación y apoyo por parte de algunos sectores de la producción entre ambos países, y las regulaciones no compatibles con ambas normativas, a causa de influencias políticas internas de cada país.

RECOMENDACIONES

Con la finalidad de fomentar y consolidar el uso del TIM en la frontera aduanera colombo-ecuatoriano se logra demostrar según los objetivos planteados que este sistema ya no es simplemente algo piloto, ya los transportistas lo ven como la solución ante el problema de antaño y las mejoras en el proceso de documentación y control, han facilitado la actividad comercial entre las dos naciones. Por tal razón se presentan las siguientes recomendaciones:

1. Proseguir con los resultados del plan piloto a través de las líneas de acción planteada, dada que se necesita consolidar el uso del TIM como una formación indispensable y activa del proceso aduanero-logístico.
2. Intensificar estrategias a nivel de infraestructura por medio de los Ministerios competentes de cada país para alcanzar mejores niveles reducción de tiempos y promover internacionalmente el uso del sistema TIM como facilitador en la logística-aduanera entre ambas fronteras.
3. Es necesario mejorar el conocimiento sobre los requisitos y/o reglas que exige el mercado colombiano y el ecuatoriano, para que el proceso aduanero y sus procedimientos puedan fluir bajo la facilitación del uso del sistema TIM de entrada o salida. Hay que realizar actividades de promoción muy consistentes y sociabilización a todo nivel (navieras, agentes de carga, agentes de aduana,

importadores, exportadores, transportistas, etc.).

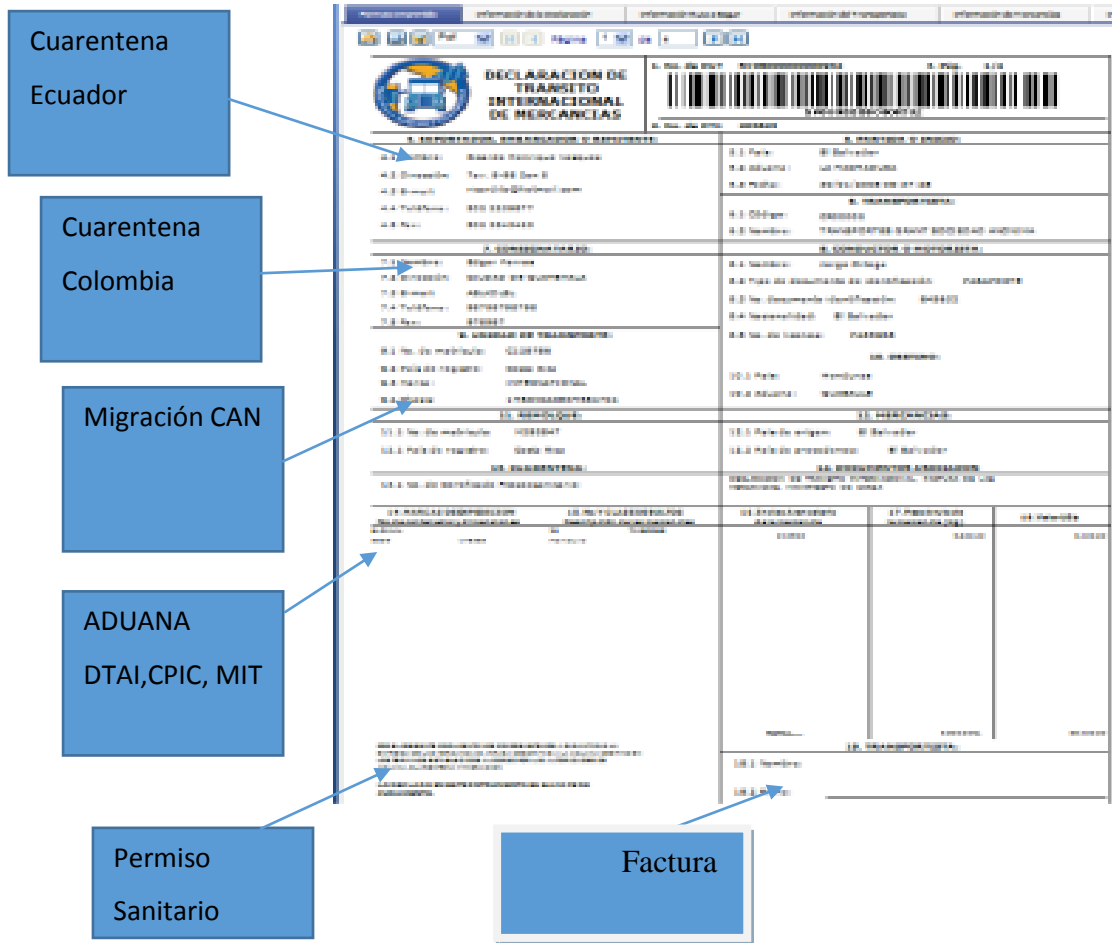
4. Es necesario elaborar un documento integrado que exprese todos los requisitos y pautas aduaneras con sus diferentes escenarios para la carga que utiliza el sistema TIM, identificando pautas y procedimientos. Asimismo, este debe incluir sus aspectos logísticos y las rutas entre ambos países.

BIBLIOGRAFÍA

- ALALOG. (2014). *Cámara de Asociaciones Logísticas de Latinoamérica*. BID.
- ANAYA, T. J. (2015). *El Transporte de Mercancías: Enfoque Logístico de la distribución*. MADRID: ESIC.
- ARCIENEGAS, S. H. (2011). *DEsarrollo REgional y Local y la Cooperación Transfronteriza*. Clombia : OMC.
- BID. (2014). *Integración y Comercio* . Buenos Aires: INTAL.
- BID. (2015). *Comercio Internacional entre Naciones; Caso Brasil-Uruguay*. Montevideo: BID.
- BID. (2016). *Estadísticas TIM Colombia-Ecuador*. Guayaquil: DIAN/SENAE.
- BID-ALADI. (2014). *Memorias del Seminario "La Modernización de la Gestión Aduanera para la facilitación del Comercio"*. Montevideo: ALADI.
- BOWERSOX. (2011). *Logistics Management*. New York: McMillan Publishing.
- CAN-UE. (2012). *Tránsito Aduanero*. Lima: Bellido.
- CASTELLANOS, R. Á. (2015). *Logística comercial Internacional*. Barranquilla: UNINORTE.
- COSIO. (2013). *Manual de DErecho Aduanero*. Lima: Rodhas.
- COUGHLAN, E.-A. (2011). *Marketing Channel*. Boston: Ariel.
- DIAN. (2014). *EL TIM entre Colombia y el Ecuador*. Bogotá.
- DORTA, G. P. (2013). *Transporte y Logística Internacional*. Gran Canaria: UPGC.
- EGAS Et al. (2009). *Interdependencia fronteriza en Ecuador y Colombia*.
- ELUYAHU. (1998). *La Meta*. Díaza de Santos.
- ESCUADERO, S. (2013). *Gestión Logística y Comercial*. Madrid: Paraninfo.
- Fabio, C. B. (1997). *Manula sore la propiedad intelectual de productos derivados de la actividad academica en universidades centros de investigación*. Bogota: Pearson Educación.
- FRANKLYN, B. (2013). Organización de Empresas. En C. R. Andrés, *Logística y distribución de Mercancías* (págs. 56-58). México: ECOE.
- HILLEBRAND, A. (2015). *Tratamiento y análisis de la información de mercados*. Vigo: Ideaspropias Editorial.
- ISO. (2011). *La gestión de calidad ambiental bajo las normas ISO 9001-9004-14001-ISO-IWa*. New York.


- ISO, N. (2011). *La gestión de calidad ambiental bajo las normas ISO 9001-9004-14001-ISO-IWA1*. New York.
- LACOSTE, J. J. (2013). *La Nueva Legislación Aduanera en Colombia*. EL Rosario: UR.
- LEGISCOMEX. (2011). *Revista Logística*. México: Trial.
- LEVINSON, M. (2011). *The BOX, How the Shipping container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Priston: University press.
- MARQUEZ, M. A. (2010). *Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras*. BID . Washington, DC.: BID-NT.
- Martin, C. (1994). *Logística y Aprovisionamiento Como reducir Costos, stocks y meorar los servicios*. *Financial time*.
- Ministerio Coordinador de Seguridad. (2015). *Gestión segura e integrada de Fronteras*. GESIF. Quito.
- NEWBOLD, P. (2011). *Estadísticas para empresas*. México: McGraw Hill.
- SENPLADES. (2013). *Introducción al PPlan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Quito.

Anexo 1 Declaración única TIM



Anexo 2

Solicitud y autorización de Embarque



Solicitud de Autorización de Embarque y/o Registros Previos		602
1. Año: 2016 2. Concepto: 1		4. Número de formulario: 6027599027338
		
20. Tipo de documento: 31 18. Número de identificación: 900239322 6. DV: 9		7. Primer apellido: 8. Segundo apellido: 9. Primer nombre: 10. Otros nombres:
11. Razón social: INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A.		14. Dignitario:
25. Tipo de documento: 31 26. Número de identificación: 900398558 27. DV: 8		28. Primer apellido: 29. Segundo apellido: 30. Primer nombre: 31. Otros nombres:
32. Razón social: AGENCIA DE ADUANAS ASENCOMEX SAS NIVEL 2		
33. Tipo de documento: 42 34. Número de identificación: 20531294042		35. Primer apellido: 36. Segundo apellido: 37. Primer nombre: 38. Otros nombres:
39. Razón social: AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A.		
40. Domicilio (Dirección): MANZANA X LOTE X FND VICTORIA - LA BANDA SHILCAYO		41. País: PERU Cód.: PE 42. Ciudad: SAN MARTIN
43. No. Formulario anterior: 44. No. Referencia: 8-0043-18 45. No. Autorización global:		46. No. de programa especial de INVO: o Contrato de suministro de energía:
47. Régimen aduanero: Exportación definitiva Cód.: 11 48. Aduana despacho: plata Cód.: 37		49. Región/Provincia: Ville del Cuzco Cód.: 78 50. Tipo de embarque: Unico Cód.: 01
51. Tipo de mercancía: Definitivos al embarque Cód.: 01 52. Naturaleza de la transacción: Compra/venta precio firme para la exp.		53. Tipo de solicitud: Específicos Cód.: 01 54. Cód. Incidencia: CIP 55. Lugar de entrega: TUMBES
56. Cód. moneda de transacción: USD 57. Valor factura en moneda de transacción: 11036.00		58. Tasa de cambio: 59. Forma pago: Pago al contado Cód.: 2
60. Importancia a la nota de despacho: NO <input checked="" type="checkbox"/> 61. Importancia a la nota de despacho: NO <input checked="" type="checkbox"/>		62. Importancia a la nota de despacho: NO <input checked="" type="checkbox"/> 63. Modo de transporte: Transporte carretera Cód.: 3
64. Tipo de origen: Containerizada Cód.: 2		
67. Aduana de salida: plata Cód.: 37 68. Lugar de embarque: Colombia - Ecuador: Paso De Frontera Rumichaca 1088 Cód.: PERU		69. País destino final: PERU Cód.: PE
70. Lugar destino final: General San Martín Cód.: PEOSM		71. Lugar destino final Colombia: Cód.: 72. Depósito habilitado: Cód.:
73. Tipo de documento: 33 74. Número de identificación: 5000001068		75. DV: 76. Primer apellido: 77. Segundo apellido: 78. Primer nombre: 79. Otros nombres:
80. Razón social: N.T.A. NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA CIA LTDA		
81. Lugar de embarque: LE Cód.: LE 82. No. Aprobación aduanal (inspección zona secundaria):		83. Dirección ubicación mercancías: PUENTE INTERNACIONA DE RUMICHACA 84. Bodega inspección: NO <input checked="" type="checkbox"/>
85. Valor total fletes USD: 2000.00 86. Valor total seguros USD: 36.00		87. Valor total otros gastos USD: 88. Total valor FOB USD: 9000.00 89. Valor total exportaciones USD: 11036.00
90. Total valor agregado nacional USD: 91. Valor a reintegrar USD:		92. Total series: 1 93. Total número de buitos: 101 94. Total peso bruto kgs: 3030.00
95. No. de aceptación: 7e180b460808080 96. Fecha: 20160808		97. No. de radicación: 98. Fecha de aceptación: 2016-08-08 11:08:10
Colombia, un compromiso que no podemos evadir.		
Firma de quien suscribe el documento:		
1001. Apellidos y nombre: AYALA BASTIDAS FREDY GERMAN		
1002. Tipo Doc: 13 1003. No. identificación: 87101891 1004. DV: 1		
1005. Cód. Representación: <input type="text"/>		
1006. Organización: <input type="text"/>		
20162545945474		

Solicitud de Autorización de Embarque y/o Registros Previos					602	
Espacio reservado para la DIAN					Página 2 de 3 Hoja No. 2	
					4. Número de formulario 6027599027338	
					4151770723249990418000040000027599027338	
25. Tipo de documento	18. Número de identificación	6. DV	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
3	1 9 0 0 2 3 9 3 2 2	9				
11. Razón social INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A						
Documentos soporte y valores bienes						
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
	Mandato	2 1 8	S/N	900259322		
109. Nombre emisor INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				2 0 1 8 0 1 2	2 0 1 7 7 0 2	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
	Factura Comercial	2 0 1	AT 0118	900259322		
109. Nombre emisor INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				2 0 1 8 0 1 4	Año Mes Día	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	
Dólar de los Estados Unidos de América	U S D	11038				
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
	Resolución liquidación DIAN	2 2 8	350000012118	800197268		
109. Nombre emisor U.A.E. DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				2 0 1 8 0 1 4	2 0 1 8 0 1 8	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
109. Nombre emisor				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				Año Mes Día	Año Mes Día	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
109. Nombre emisor				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				Año Mes Día	Año Mes Día	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	
105. No. Serie	106. Tipo documento	Cód.	107. No. del documento	108. NIT emisor		
109. Nombre emisor				110. Fecha expedición	111. Fecha vencimiento	
				Año Mes Día	Año Mes Día	
112. Moneda	Cód.	113. Monto del documento	114. Unidad comercial	Cód.	115. Cantidad unidad comercial	



Colombia, un compromiso que no podemos evadir.

Solicitud de Autorización de Embarque y/o Registros Previos				602						
Espacio reservado para la DAN			Página 3 de 3 Hoja No. 3							
			4. Número de formulario 6027599027338							
										
20. Tipo de documento S 1	18. Número de identificación 9,0,0,2,3,9,3,2,2	6. DV 9	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres				
11. Razón social INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A										
Datos serie										
177. Grupo 1	116. No. serie 1	117. Subpartida 1207999900	118. Cód. Complement B G	119. Cód. Suplement 101	120. Unidad física Kilogramo	121. Cód. Unidades físicas K g	122. Unidad comercial Kilogramo	123. Valor FOB USD 9000.00		
123. Cant. Unidades comerciales 3000		104. Clase empaque SACO	125. No. Bultos 101	126. Peso bruto kgs 3030.00	127. Peso neto kgs 3000.00	128. Valor FOB USD 9000.00				
129. Marcas S/M										
130. Descripción Producto: SEMILLAS - Planta de origen OTRO - Grado de elaboración OTRO - SECO - Legado OTRO - Otras características: GRANO DE SACHA INCHI - PLUKENETIA VOLLUBILIS - CERTIFICADO FITOSANITARIO ICA CFE-04-000075-16 DE 04-04-2016										
121. Unidad medida de peso		103. País	133. País de origen COLOMBIA	134. Cód. Reg. origen C O	135. Preferencia arancelaria Comunidad Andina	136. Cód. Mod. origen 7 6	141. No. Serie precedente 1 0 1			
136. Aduana precedente						137. No. Declaración precedente	138. Año aceptación	139. Cód. Reg. Precedente	140. Cód. Modalidad precedente	141. No. Serie precedente
Datos serie										
177. Grupo	116. No. serie	117. Subpartida	118. Cód. Complement	119. Cód. Suplement	120. Unidad física	121. Cant. Unidades físicas	122. Unidad comercial	123. Valor FOB USD		
123. Cant. Unidades comerciales		104. Clase empaque	125. No. Bultos	126. Peso bruto kgs	127. Peso neto kgs	128. Valor FOB USD				
129. Marcas										
130. Descripción										
121. Unidad medida de peso		103. País	133. País de origen	134. Cód. Reg. origen	135. Preferencia arancelaria	141. No. Serie precedente				
136. Aduana precedente						137. No. Declaración precedente	138. Año aceptación	139. Cód. Reg. Precedente	140. Cód. Modalidad precedente	141. No. Serie precedente
Sistemas especiales										
142. No. serie	143. No. de Programa	144. Repetición	145. No. Cuadro Insumo producto (CIP)	146. No. Producto	147. Cantidad Producto a exportar por CIP	148. Valor agregado nacional (VAN)	149. Valor Insumo externo (VIE)			
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										




Anexo 3
Declaración de Tránsito Aduanero

 COMUNIDAD ANDINA		DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL (DTAI) C.I.EC.-0060-04 Nº 0000812				
1. Denominación o razón social y dirección del Transportista autorizado  NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA COMPAÑIA LIMITADA E-mail: ata-ota@andinaecl.net		8. País y Aduana de destino <p align="center">PERÚ-TUMBES</p>				
2. Nombre y dirección del Declarante NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA COMPAÑIA LIMITADA MANABI Y BOLIVIA ED. EL NAVEGANTE TULCAN - ECUADOR		9. País de origen de las mercancías <p align="center">COLOMBIA</p>				
3. Nombre y dirección del remitente INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A. CALLE 6 NORTE NO. 3N-36 ED. C.C. Y PROFESIONAL CAMPANARIO CALI-COLOMBIA NIT. 909.239.322-9		10. País y punto de partida de las mercancías <p align="center">XAF0879 ECUADOR</p>				
4. Nombre y dirección del Destinatario AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A. RUC: 20831294042 MZ. X LT. X FND VICTORIA (CUADRA 19Y11J CHAVEZ TPP-PSJE SET) LA BANDA SHILCAYO SAN MARTIN SAN MARTIN - PERÚ		11. País y punto de destino o registro de las unidades de carga <p align="center">CR0905 ECUADOR</p>				
5. Nombre y dirección del consignatario AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A. RUC: 20831294042 MZ. X LT. X FND VICTORIA (CUADRA 19Y11J CHAVEZ TPP-PSJE SET) LA BANDA SHILCAYO SAN MARTIN SAN MARTIN - PERÚ		12. Número(s) de (os) Manifiesto(s) de Carga Internacional <p align="center">CO 0005121</p>				
6. Adenda de carga IPALES - COLOMBIA, COLOMBIA		13. Número de identificación de los contenedores y su capacidad (indica si es de 20 u 40 pies o 45'6") <p align="center">4892410 DE 40 PIES</p>				
7. País y Aduana de Partida <p align="center">IPALES - COLOMBIA, COLOMBIA</p>		14. Número(s) de (os) Documento(s) Aduaneros <p align="center">AS&A 5071 ARH Y AS&A 5073 ARH</p>				
15. Carga de Paño 1P	16. Descripción de las mercancías	17. Cantidad de las unidades	18. Clase y marcas de las unidades	19. Peso en Kilogramos		20. Volumen en m³ y o/o cantidad de piezas
	DICE CONTENER GRANO DE SACHA INCHI		101 SACOS	Neto: 3.000,00	Bruto: 3.030,00	
21. Precio de las mercancías (INCOTERMS 2000) y tipo de moneda CIP TUMBES-PERÚ US\$ 11036,00		22. País y Aduana(s) de origen de tránsito COL-IPALES-ECU-TULCAN-HUAQUILLAS		TOTAL	3.000,00	3.030,00
El declarante se obliga a cumplir con esta operación de Tránsito Aduanero Internacional, con los requisitos de los países que conforman el subcontinente andino de la Comunidad Andina.		24. Observaciones de la Aduana de Partida				
SR. PATRICIO RODRIGUEZ 23. Firma y sello del declarante		25. Documento(s) Fiscal(es) <p align="center">FACURA DE VENTA No. AT 0118</p>				
Fecha: 05 DE ABRIL DE 2016		26. Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida				

Anexo 4 Manifiesto de Carga Internacional

 COMUNIDAD ANDINA	MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL (MCI) CO N° 0005121		
IDENTIFICACION DEL TRANSPORTE AUTORIZADO			
 NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA COMPANIA LIMITADA E-mail: nta-ria@nuevoent.com	Importaciones - Exportaciones - Despachos de Aduana Transporte Nacional e Internacional - Representaciones E. Certificado de idoneidad No. C.I. -EC-0060-04 F. Formulario de prestación de servicios PPS.CO - 0159-05		
IDENTIFICACION DEL VEHICULO O HABILITADO (CAMION O TRACTO-CAMION)			
1. Marca KENWORTH	2. Año de fabricación 2003	3. País y año XAP2879 ECUADOR	7. Número de motor - serie del chasis 1300096053/392965
8. Certificado de habilitación IP CH-EC-4826-15		9. Certificado de habilitación CR CR-EC-2482-14	
IDENTIFICACION DE LA UNIDAD DE CARGA (REMOLQUE O SEMI - REMOLQUE)			
5. Marca REMN	10. Año de fabricación 2014	11. País y año CR0605 ECUADOR	12. Dato 6R8PRV53XELR035Z
IDENTIFICACION DE LA TRASPASACION			
13. CONDUCTOR PRINCIPAL: Nombre y apellidos FUELANTALA ESCOBAR CARLOS ARTURO		19. CONTACTOS AUXILIAR: Nombre y apellidos X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X	
14. Documento de identidad N° 0400948730	15. Nacionalidad ECUATORIANO	16. Documento de identidad IP X.X.X.X.X.X.X.X	20. Nacionalidad X.X.X.X.X.X.X.X
18. Documento de conductor N° 0400948730	17. Dato de habilitación IP X.X.X.X.X.X.X.X	21. Documento de conductor IP X.X.X.X.X.X.X.X	22. Dato de habilitación IP X.X.X.X.X.X.X.X
DATOS SOBRE LA CARGA			
23. Lugar y país de origen IPALES-COLOMBIA		24. Lugar y país de destino TUMBES-PERU	
25. Naturaleza de la Carga a. Peligrosa <input type="checkbox"/> b. Sustancias Químicas <input type="checkbox"/> c. Perishable <input type="checkbox"/> d. Otras (especificar)			
26. Número de identificación de los contenedores y su capacidad (indicar el país de origen) 4882410 DE 40 PIES		27. Número(s) de los artículos aduaneros ABSA 5071ARH Y ABSA 5073ARH	
28. Certe de Ports IP	29. Descripción de las mercancías	30. Cantidad de la carga	31. Dato y número de los bultos
CO0003904	DICE CONTENER GRANO DE SACHA INCHI	101	SACOS
		3.000,00	3.030,00
32. Remite: REMITENTE: INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A. DESTINATARIO: AGROINDUSTRIAS S.A. DOCUMENTOS ENTREGADOS: FACTURA DE VENTA No. AT 0116 BODEGA: ALMACEN COMPLEX.		33. Peso en kilogramos	34. Volumen en m ³ o en otra cantidad de medida
		TOTAL	3.000,00 3.030,00
35. Precio de las mercancías (INCOTERMS 2005) y sus de moneda OP-TUMBES-PERU-44036,00 USD.		36. Aduanas de Clase de Fines IPALES - COLOMBIA	
37. Observaciones de la aduana de partida		38. Aduanas de Destino TUMBES-PERU	
39. Firma y sello de la autoridad que interfiere en la aduana de partida		40. TUMBES-ECUADOR (Señalar el país de origen de las mercancías, un código de comercio con las disposiciones de las normas del comercio exterior, un código de la Comunidad Andina, un código con la Decisión 288 y un Reglamento 288, en la presente operación de transporte internacional por carretera)	
41. Fecha de emisión IPALES, 05 DE ABRIL DEL 2016		42. Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante SR. PATRICIO RODRIGUEZ	

Anexo 5
Carta Porte Internacional

 COMUNIDAD ANDINA		CARTA PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (CPIC) CO Nº 0003904																					
1. Determinación o razón social y dirección del transportista autorizado:  NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA COMPANIA LIMITADA E-mail: nta@nta.com.ec		8. Nombre a: AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A. RUC: 2003128492 ME. X.L.T. 1 PNO VICTORIA ECUADRA 19711J CHARGE TYP-PLJE SET LA BANDA SHELCAYO SAN MARTIN SAN MARTIN - PERU																					
2. Nombre y dirección del remitente: INVERSIONES ALTOS DEL CARMEN S.A. CALLE 6 NORTE NO. 38-36 ED. C.C. Y PROFESIONAL CAMPANANO CALI-COLOMBIA MT. 900 238 322-9		6. Lugar, país y fecha en que el transportista recibió las mercancías: IPALES-COLOMBIA 5-abr-2018																					
3. Nombre y dirección del destinatario: AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A. RUC: 2003128492 ME. X.L.T. 1 PNO VICTORIA (CUADRA 19711J CHARGE TYP-PLJE SET) LA BANDA SHELCAYO SAN MARTIN SAN MARTIN - PERU		7. Lugar, país y fecha de embarque de las mercancías: IPALES-COLOMBIA 5-abr-2018																					
4. Nombre y dirección del consignatario: AGROINDUSTRIAS AMAZONICAS S.A. RUC: 2003128492 ME. X.L.T. 1 PNO VICTORIA (CUADRA 19711J CHARGE TYP-PLJE SET) LA BANDA SHELCAYO SAN MARTIN SAN MARTIN - PERU		9. Condiciones del transporte y condiciones de pago: CREDITO DIRECTO MN CAMBIO DE CAMION O TRACTO CAMION Y DEL REMOLQUE.																					
10. Cantidad y descripción de los bultos: 101 SACOS		11. Marca y número de los bultos: DICE CONTENER GRANO DE SACHA INCHI																					
12. Descripción detallada de la naturaleza de las mercancías (indicar si son peligrosas): DICE CONTENER GRANO DE SACHA INCHI		13. Peso en kilogramos: <table border="1"> <tr> <th>NETO</th> <th>BULTOS</th> </tr> <tr> <td>3.000,00</td> <td>3.000,00</td> </tr> </table>		NETO	BULTOS	3.000,00	3.000,00																
NETO	BULTOS																						
3.000,00	3.000,00																						
14. Volumen en metros cúbicos: 0		15. Otras unidades de medida: 0																					
16. Precio de las mercancías (INCOTERMS 2010) y tipo de moneda: OP-TUMBES PERU USD 11836,00																							
17. GASTOS A PAGAR																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Monto a cargo (Moneda)</th> <th>Tipo de Moneda</th> <th>Monto a cargo (Dólares)</th> <th>Tipo de Moneda</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Valor de Flete</td> <td>2000,00</td> <td>USD</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SEGURO</td> <td>36,00</td> <td>USD</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>2036,00</td> <td>USD</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Categoría	Monto a cargo (Moneda)	Tipo de Moneda	Monto a cargo (Dólares)	Tipo de Moneda	Valor de Flete	2000,00	USD			SEGURO	36,00	USD			TOTAL	2036,00	USD			21. Instrucciones al Transportista: TRANSITO VIA TERRESTRE APERU INGRESAR A ALMACEN COMPLEX.	
Categoría	Monto a cargo (Moneda)	Tipo de Moneda	Monto a cargo (Dólares)	Tipo de Moneda																			
Valor de Flete	2000,00	USD																					
SEGURO	36,00	USD																					
TOTAL	2036,00	USD																					
18. Documento recibido del remitente: FACTURA DE VENTA No. AT 0118		22. Observaciones del Transportista: MERCADERIA INGRESA A ECUADOR EN DTA/ No. 0000812																					
19. Lugar, país y fecha de envío: IPALES - COLOMBIA 5-abr-2018		23. Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante o agente: DR. PATRICIO RODRIGUEZ 																					

Anexo 6
Frontera Ecuador Colombia



