



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**Dinámica del comercio entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021. Caso
análisis comparativo.**

**SANCHEZ FERNANDEZ DARLENE LIZZETTE
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MOROCHO BELDUMA ANGEL LEONARDO
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2023**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**Dinámica del comercio entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-
2021. Caso análisis comparativo.**

**SANCHEZ FERNANDEZ DARLENE LIZZETTE
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MOROCHO BELDUMA ANGEL LEONARDO
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2023**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

ANÁLISIS DE CASOS

**Dinámica del comercio entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-
2021. Caso análisis comparativo.**

**SANCHEZ FERNANDEZ DARLENE LIZZETTE
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MOROCHO BELDUMA ANGEL LEONARDO
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

SOLORZANO SOLORZANO SANDRA SAYONARA

**MACHALA
2023**

Dinamica del comercio entre Ecuador y Peru en el periodo 2017-2021. Caso analisis comparativo

por ANGEL LEONARDO MOROCHO BELDUMA

Fecha de entrega: 05-oct-2023 06:03p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2185816364

Nombre del archivo: or_y_Peru_en_el_periodo_2017-2021._Caso_analisis_comparativo.pdf (1.46M)

Total de palabras: 12373

Total de caracteres: 68039

Dinamica del comercio entre Ecuador y Peru en el periodo 2017-2021. Caso analisis comparativo

INFORME DE ORIGINALIDAD

5%	5%	1%	%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	www.gptsachila.gob.ec Fuente de Internet	1%
2	conexionintal.iadb.org Fuente de Internet	<1%
3	www.legiscomex.com Fuente de Internet	<1%
4	eur-lex.europa.eu Fuente de Internet	<1%
5	www.593dp.com Fuente de Internet	<1%
6	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%
7	www.cespi.it Fuente de Internet	<1%
8	www.notiempresarialesec.com Fuente de Internet	<1%
9	baixardoc.com Fuente de Internet	

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

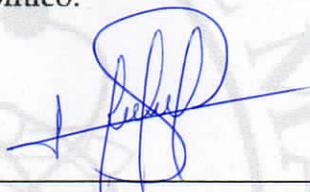
Los que suscriben, SANCHEZ FERNANDEZ DARLENE LIZZETTE y MOROCHO BELDUMA ANGEL LEONARDO, en calidad de autores del siguiente trabajo escrito titulado Dinámica del comercio entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021. Caso análisis comparativo., otorgan a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tienen potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

Los autores declaran que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

Los autores como garantes de la autoría de la obra y en relación a la misma, declaran que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asumen la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.



SANCHEZ FERNANDEZ DARLENE LIZZETTE

0706420932



MOROCHO BELDUMA ANGEL LEONARDO

0750473514

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación está dedicado principalmente a Dios, por habernos dado sabiduría, perseverancia, fortaleza y bendiciones; a mis padres que con su ayuda en lo económico y apoyo emocional incondicional, en los momentos malos y buenos me supieron orientar para culminar este reto y meta.

A mis hermanos por siempre a verme motivado y ayudado durante mi proceso de formación académicamente, dándome un apoyo esencial para culminar con éxito mi tesis.

Dedicado también para todos los docentes que han estado presentes durante este proceso académico, quienes me han brindado y compartido sus conocimientos, guiándome y orientándome a seguir adelante.

Ángel Leonardo Morocho Belduma

Agradezco a:

A Dios

A mis padres Fabián Sánchez y Lizzette Fernández

A mis hermanos Rodrigo y Sussy

A mi esposo Josué Cedillo

A mis hijos Nicolás, Fabiana y Lizz, lo más importante de mi vida, por ellos y para ellos

Darlene Sanchez

AGRADECIMIENTO.

- Agradezco a la Universidad Técnica de Machala y todos los docentes en especial al Dr. Luis Carmenate y la Ing. Sandra Solorzano que nos ayudaron con sus conocimientos para así ponerlos en práctica en mi vida profesional.
- Agradezco a mi familia por haberme motivado a seguir adelante y apoyado en el ámbito económico y
- Agradezco a mis hermanos por siempre a verme motivado y ayudado durante mi proceso de formación académicamente, dándome un apoyo esencial para culminar con éxito mi tesis.

Ángel Leonardo Morocho Belduma

- El principal agradecimiento para mi familia, mis papás, mis hermanos, mi esposo, que me han apoyado incondicionalmente en este largo camino, con su comprensión y estímulo constante para lograr mi objetivo.
- A mis profesores por sus diferentes formas de enseñar, sin si apoyo esto no hubiera Sido posible, especialmente al Dr. Luis Carmenate y la Ing. Sandra Solorzano, quienes hasta el último nos dieron su tiempo y ayuda en este trabajo de titulación.

Darlene Sanchez

RESUMEN

El comercio internacional en los últimos años ha sufrido cambios significativos, no solo en contexto a los flujos comerciales sino en la integración de frontera tanto de Ecuador como Perú, siendo un factor primordial para las importaciones y exportaciones; la competitividad, eficiencia y gestión son pilares que se deben manejar en contexto al marco de organismos nacionales y administraciones aduaneras de ambos países; aunque se haya creado el CEBAF como medio para la integración fronteriza, lo que ha hecho posible es el Sistema Aduanero Informático (ECUAPASS), por ello hay que tomar en cuenta que la búsqueda de nuevas formas en la logística para llegar a un comercio fronterizo significa un desafío y reto para Ecuador y Perú. El objetivo del presente trabajo es determinar la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021, mediante la política de análisis de datos para establecer nuevas rutas logísticas, siendo una investigación de tipo descriptiva, además de emplear métodos histórico-lógico, inductivo-deductivo, analítico sintético, hipotético deductivo. Para la recolección de datos se empleó el estudio de documentos, la búsqueda de fuentes primarias-secundarias y portales web validados por entidades internacionales y nacionales. Entre los resultados esperados es determinar la tendencia de la gestión del comercio internacional, fronterizo y bilateral entre Ecuador y Perú, ya que por la deficiencia de infraestructura y coordinación fronteriza, se ha visto afectado y debilitado.

Palabras claves.

Análisis, Comercio, Gestión, Fronteras, Logística.

ABSTRACT

International trade in recent years has undergone significant changes, not only in the context of trade flows but also in the border integration of both Ecuador and Peru, being a key factor for imports and exports; competitiveness, efficiency and management are pillars that must be managed in the context of national agencies and customs administrations of both countries; Although the CEBAF has been created as a means for border integration, what has made it possible is the Computerized Customs System (ECUAPASS), therefore it must be taken into account that the search for new ways in logistics to reach a border trade is a challenge for Ecuador and Peru. The objective of the present work in determining the management of international trade between Ecuador and Peru in the period 2017-2021, through the policy of data analysis to establish new logistics routes, being a descriptive type research, in addition to employing historical-logical, inductive-deductive, synthetic analytical, hypothetical-deductive methods. For data collection, the study of documents, the search for primary-secondary sources and web portals validated by international and national entities were used. Among the expected results is to determine the trend in the management of international, border and bilateral trade between Ecuador and Peru, since due to the deficiency of infrastructure and border coordination, it has been affected and weakened.

Keywords

Analysis, Trade, Management, Border, Logistics.

ÍNDICE

1. CAPITULO I: DIAGNOSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	12
1.1. Evolución de las rutas logísticas en el comercio internacional en relación con la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el período 2017-2021.	12
1.1.1. Época aborígen.....	12
1.1.2. Época colonial	13
1.1.3. Época actual: Convenios y tratados entre Ecuador y Perú	13
1.1.4. Comercio Bilateral o Fronterizo entre Ecuador y Perú	15
1.1.5. Productos de Exportación e importación entre Ecuador y Perú.....	19
1.2. Caracterización gnoseológica, económica y administrativa del comercio exterior.	22
1.2.1 Comercio exterior.....	22
1.2.2 Comercio bilateral	23
1.2.3 Rutas logísticas.....	24
1.2.3.1. Transporte Terrestre	24
1.2.3.2. Transporte Marítimo.....	24
1.2.3.3. Transporte aéreo	24
1.2.4. Convenio	24
1.2.5. Tratado.....	25
1.3. Caracterización gnoseológica y metodológica de las rutas logísticas...	26

1.4. Valoración de la situación actual de la gestión del comercio exterior entre Ecuador y Perú en el periodo 2019-2021 y sus rutas logísticas.....	28
1.4.1. Gestión del comercio entre Ecuador y Perú	28
1.4.2. Rutas logísticas entre Ecuador y Perú.	29
1.4.2.1. Terrestre.....	29
1.4.2.2. Marítima	30
1.4.2.3. Aérea.	30
1.4.3. Desempeño logístico entre Ecuador y Perú.....	31
1.4.4. Análisis espejo en el comercio internacional	33
2. CAPÍTULO II: METODOLOGÍA	35
2.5. Paradigma.....	35
2.6. Población.....	35
2.7. Métodos teóricos	36
2.8. Métodos empíricos	36
2.9. Métodos o tácticas estadísticos	37
CAPITULO III.....	38
3. Descripción y análisis de resultados	38
3.1. Obstáculos en la gestión del comercio exterior de Ecuador y Perú ..	38
3.2. Política de análisis de datos.....	39
3.2.1. Análisis espejo de productos entre Ecuador y Perú	40
3.2.2. Corredores logísticos entre Ecuador y Perú.	45
3.2.3. Clústeres logísticos.....	53

3.2.4. Balanza comercial entre Ecuador y Perú.....	53
CAPITULO IV.....	56
4. Discusión de los resultados obtenidos.	56
CONCLUSIONES	60
RECOMENDACIONES	62
BIBLIOGRAFÍA	63

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.....	18
Ilustración 2.....	20
Ilustración 3.....	21
Ilustración 4.....	38
Ilustración 5.....	46
Ilustración 6.....	47

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	21
Tabla 2.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 3.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 4.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 5.....	29
Tabla 6.....	30
Tabla 7.....	49
Tabla 8.....	50
Tabla 9.....	50
Tabla 10.....	51
Tabla 11.....	51
Tabla 12.....	32

LISTA DE ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

Tpg. Terminal portuaria de Guayaquil.

Aims. Aeropuerto internacional mariscal sucre.

Tagsa. Terminal aeroportuaria de guayaquil.

Tpe. Terminal portuaria de esmeralda.

Tpm. Terminal portuaria de manta.

INTRODUCCIÓN

La gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú es importante debido a varios factores. En primer lugar, por que pertenecen a la CAN, lo que significa que tienen una relación comercial cercana y estrecha. Adicionalmente, ambas naciones desempeñan un papel significativo en la elaboración y exportación de productos del sector agrícola y manufacturas, el cual implica que comparten un interés común en potenciar la eficacia y la competitividad en su comercio mutuo.

El flujo de mercancías entre fronteras representa un hecho significativo para el comercio entre Ecuador-Perú y viceversa, por ello en el 2011 se creó el CEBAF como medida para la unificación y mejora de dichos países, lo cual supondría una mejora en contexto al intercambio de datos e información requerida por parte del SENA (Ecuador) y SUNAT (Perú). Como parte de estos esfuerzos de la Comunidad Andina hacia una mayor integración regional, se establecieron Centros Binacionales de Cumplimiento y Facilitación en Tumbes, Perú, y en Huaquillas, Ecuador, con el objetivo de asegurar una mayor coordinación en las actividades de control migratorio, sanitario y aduanero realizadas por cada país.

Además, el análisis de los acuerdos comerciales existentes entre ambos países, como la Comunidad Andina de Naciones (CAN), es importante para entender cómo estos han impactado el comercio entre Ecuador y Perú, y cómo se ha podido mejorar la eficiencia en las rutas logísticas. El conocimiento y la comprensión de estos factores pueden ayudar a los líderes políticos y empresariales de ambos países a tomar decisiones informadas y a desarrollar estrategias para mejorar las relaciones comerciales entre Ecuador y Perú.

En la presente investigación contiene datos referentes a la logística, gestión y uso de herramientas de análisis de datos como una política a implementar, para identificar las mejores rutas logísticas para el comercio entre Ecuador y Perú. Es importante, ya que puede ayudar a maximizar la eficiencia y reducir los costos. Esto puede mejorar significativamente la competitividad de empresas ecuatorianas y peruanas a nivel internacional, además de aumentar las exportaciones y las inversiones entre los ambos países. Aun que se debe resaltar que existen ciertas brechas en las

importaciones y exportaciones de Ecuador hacia Perú y viceversa, por motivos de Fraude o incluso contrabando.

El principal objetivo es determinar la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021, mediante la política de análisis de datos para establecer nuevas rutas logísticas, a partir de una investigación cuantitativa y explicativa/transformadora. Por otra parte los métodos teóricos empleados, servirán para dar a conocer las partes no observables del objeto y campo de investigación, orientados hacia la gestión del comercio internacional, políticas de análisis de datos y rutas logísticas. En cuanto a la obtención de datos se seleccionó fuentes primarias y secundarias, además se empleó métodos empíricos se utilizó la entrevista con la idea y opinión de expertos en el tema, además de la revisión de documentos.

Capítulo 1: Se describen las bases referenciales para el marco teórico haciendo énfasis en el objetivo de la investigación, la originalidad y novedad científica de la investigación y el aporte práctico de la investigación

Capítulo 2: Se describe las bases referenciales del marco teórico y se especifica la metodología empleada en la investigación de analítico-sintético, histórico-lógico, hipotético-deductivo, inductivo-deductivo. Los métodos empíricos y métodos estadísticos.

Capítulo 3: Se describe y analiza los resultados obtenidos a partir de datos estadísticos e información encontrada en las fuentes primarias y secundarias, fundamentando el aporte práctico y elaborándolo teóricamente.

Capítulo 4: Se identificó las limitaciones de la investigación existentes, además de exponer las principales características y análisis de la Gestión del Comercio Internacional entre Ecuador y Perú.

1. CAPITULO I: DIAGNOSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

A continuación se presentara los antecedentes históricos en base a la gestión del comercio internacional en el 2017-2021 entre Ecuador y Perú.

1.1.Evolución de las rutas logísticas en el comercio internacional en relación con la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el período 2017-2021.

A lo largo de las últimas siete décadas, las economías de América Latina han experimentado regímenes comerciales diferentes (Reyes & Macías, 2021).

1.1.1. Época aborígen.

Según Mora (2008) existe un amplio consenso acerca de cómo llegó la población humana a América, y se tiene conocimiento de que provino de Asia a través del estrecho de Bering, en un período que se sitúa entre cuarenta y cincuenta mil años antes del inicio de la era común. Con el transcurso de los años, la población se dispersó hacia otras regiones. Los establecimientos en la Costa son de una fecha más tardía, pero en ellos se observa una diversificación en el manejo de los recursos, incorporando actividades del hombre del paleolítico.

La historia de Ecuador tiene sus raíces en la coexistencia de diversas culturas y comunidades que vivían en clanes, los cuales se agrupaban en tribus relevantes y a veces establecían alianzas, dando lugar a confederaciones poderosas. Esta etapa llegó a su fin con la llegada de los incas. Posteriormente, en 1531, los conquistadores españoles, bajo el liderazgo de Francisco Pizarro, arribaron a Ecuador, marcando un punto crucial en su historia.

Es relevante señalar que la agricultura experimentó un considerable crecimiento independiente en estas regiones. Aunque no podemos señalar una ubicación precisa, podemos afirmar que el desarrollo agrícola ocurrió tanto en Mesoamérica como en los Andes.

1.1.2. Época colonial

En el siglo XIX, la historia de Ecuador se caracteriza por la interacción de diferentes fuerzas en conflicto. Por un lado, se encuentra la influencia significativa de la élite agraria y las autoridades locales, mientras que, por otro lado, se observan diversos esfuerzos para consolidar proyectos de unificación nacional.

Más adelante González et ál., (2019) menciona que Ecuador se destaca como la nación pionera en incorporar la lengua indígena en su Constitución, siguiendo las pautas del Art. 171. En el mismo menciona que los poderes de las sociedades, poblados y ciudadanías indígenas llevarán a cabo funciones judiciales conforme a sus prácticas ancestrales y su sistema legal autóctono, en sus áreas territoriales, asegurando la inclusión y la representación de la mujer en este procedimiento.

En la época colonial en lo que hoy es Ecuador, y en el siglo XIX, surgieron economías regionales distintas. En la Costa, se enfocaron en la ganadería y la agronomía para la exportación, en relación con el comercio global británico, como se evidencia en el auge del cultivo de cacao.

Por otro lado, según Guillen (2021) en la Sierra, se centraron en la agricultura y la ganadería destinadas al consumo local. Al principio del siglo XX, la industria estuvo mayormente ligada al modelo de exportación primario, con la Costa como principal base de producción. Sin embargo, en este artículo se analizarán las etapas de la industrialización de Ecuador entre 1920 y 2020.

1.1.3. Época actual: Convenios y tratados entre Ecuador y Perú

Según Guzman (2019) Perú ha firmado respectivamente 19 acuerdos con naciones como Estados Unidos, Japón, China, Corea, India, la Unión Europea, América Latina, entre otros. Esto refleja su compromiso con la apertura al comercio internacional. Por otro lado, Ecuador cuenta con 6 acuerdos comerciales hasta la fecha, destacándose sus relaciones con la Unión Europea y la Comunidad Andina de Naciones. Además, ha establecido acuerdos de alcance parciales con naciones latinoamericanas como México, Chile y el MERCOSUR, lo que demuestra un enfoque más específico en el comercio regional dentro de la región.

Por ende Lalanne y Sánchez (2019) afirma que los acuerdos comerciales modifican las circunstancias de los movimientos económicos de las naciones, ampliando o reduciendo las operaciones que ya estaban en marcha antes de la implementación de dichos acuerdos, así como generando o modificando las condiciones para el suministro de bienes y servicios tanto para uso intermedio como final.

En los últimos años, los acuerdos son esenciales para los países; es importante que las organizaciones se adapten al cambio para las nuevas oportunidades y así aumentar su nivel de internacionalización. En este sentido, Guevara (2018) menciona que deberá tener la misma capacidad para ayudar a administrar un cierto número de mercados internacionales, y cada vez que este número aumenta, es posible obtener bienes con aranceles 0 mediante la celebración de acuerdos entre diferentes países.

De acuerdo con el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador – Perú (2023) en el periodo del 2019 al 2021 existen varios convenios interinstitucionales ente Ecuador y Perú, algunos de ellos son:

2021

- Adenda de Convenio Marco de Cooperación con Corporación de Ferias de Loja
- Adenda de Convenio Específico de Cooperación con Corporación de Ferias de Loja
- Convenio Específico de Apoyo con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Las Lajas
- Convenio Específico de Cooperación con Corporación Naturaleza y Cultura Internacional
- Convenio Marco de Cooperación con Corporación Naturaleza y Cultura Internacional
- Convenio Marco de Cooperación con Fundación Acacia
- Convenio Específico de Cooperación con la Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE)
- Convenio Trilateral entre los Capítulos Ecuador, Perú y Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE)

2020

- Convenio de Apoyo Interinstitucional con INCP
- Convenio de Financiamiento Universidad Técnica Particular de Loja – FIEDS
- Convenio Específico de Cooperación Institucional con la Universidad Técnica Particular de Loja
- Convenio de Cooperación Interinstitucional con Corporación Ferias de Loja
- Convenio de Cooperación Interinstitucional con Naturaleza y Cultura Internacional Ecuador
- Adenda de Convenio de Cooperación Interinstitucional con INCP
- Convenio Marco Fundación PROTURIS
- Convenio Específico con EMPRENDEC
- Carta de Compromiso Tripartita CFL-MPCEIP-PBYFB 17-01-2020
- Convenio de Cooperación Interinstitucional con MAE
- Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional con IEPS
- Convenio de Apoyo Interinstitucional con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Arenillas
- Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional con INPC

2019

- Convenio Marco de Cooperación con CODEMUF
- Convenio Específico de Cooperación con CODEMUF
- Convenio de Apoyo de Interinstitucional con Corporación de Ferias de Loja
- Convenio de Apoyo Interinstitucional con COMAFORS
- Convenio Fondo de inversión Feria de Loja capital semilla EPS
- Convenio Marco GADP Pastaza

1.1.4. Comercio Bilateral o Fronterizo entre Ecuador y Perú

El comercio internacional de Ecuador, se ha especializado en ser mono-exportador, es decir, su economía está enfocada en un solo producto de exportación, como por ejemplo, el Cacao, banano, Flores, Camarón y en especial el petróleo, por lo cual depende bastante del sector extranjero para poder crecer económicamente, lo cual representa una desventaja y vulnerabilidad (Sánchez, et ál., 2009).

En el contexto de la América Española en los siglos XVI y XVII, el oro desempeñó un papel fundamental como primer rubro de exportación:

El primer rubro de exportación fue el oro, actividad congruente con la política comercial que la Corona implantó en la América Española durante el siglo XVI y parte del XVII. Durante dicho período, la mayor parte de las exportaciones fueron generadas por las minas auríferas de Cuenca, Zamora y Zaruma. El volumen de embarques a España era de alrededor de 800.000 pesos anuales, pero al pasar los años esta cifra comenzó a decaer alrededor de los 300.000 a 400.000 pesos por año. En aproximadamente un siglo el saqueo fue tan grande que el oro se había extinguido, y en el año de 1630, las exportaciones alcanzaban la cantidad de 3.696 pesos. (Iturralde, 2012, p. 2)

En consecuencia, en la última década, Ecuador mantuvo una canasta de productos exportables sin variaciones, enfocado en la exportación de insumos (Macas, 2016). Es de aquí en donde Ecuador propone diferentes políticas de exterior con la finalidad de mejorar la competitividad de sus productos, para así mejorar sus indicadores económicos y sociales, puesto que la mejor opción sería buscar implementar estrategias comerciales y mejorar sus rutas comerciales entre los países vecinos, incluidos las fronteras.

Por consiguiente, la búsqueda de un desarrollo sostenible en las zonas fronterizas, es esencial planificar estratégicamente la colaboración público-privada:

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. (Arciniegas, 2014, p. 31)

Tanto el progreso fronterizo como el del comercio generan una visión amplia acerca del desarrollo de las políticas y la facilitación de un buen sistema de comercialización e integración por ambos países, sin embargo existen factores tales como la seguridad, infraestructura, información y planificación que opacan los procesos administrativos y logísticos entre las fronteras de Ecuador y Perú, además cabe resaltar que el medio más usado por el transporte es por vía terrestre con un 62.20% según el perfil logístico de Perú, publicado en la página de PROECUADOR en el año 2018.

Donoso (2009) menciona que el comercio entre Ecuador y Perú es gestionado a través de una cadena de alianzas, tanto bilateralmente como multilaterales. En este último caso, inicialmente bajo la Junta del Acuerdo de Cartagena y más tarde en el argumento de la CAN. El Convenio de Aceleración y Profundización del Comercio se creó con el propósito de agilizar los plazos establecidos en el marco andino

Sin embargo Ecuador siempre se ha enfocado en proteger los sectores productivos, mientras que Perú ha tratado de establecer acuerdos y alianza comerciales, debido al impacto de la globalización por aquella época, algo nuevo para ambos países. De igual forma, Donoso (2009) afirma que el flujo comercial entre Ecuador y Perú tendría una aceleración si se implementaran mejoras en los transportes de ambos países; abarcando la culminación de la carretera Guayaquil-Paita, así como los ejes viales vistos entre los países. Además, se requiere una mejora en el sistema de atención aduanera y sanitaria en las zonas fronterizas.

La capital de Perú, es Lima, la de Ecuador, es Quito, en cuanto a la población Perú tiene 33.715.471 de habitantes, mientras que Ecuador tiene 17.797.737 ver en figura 1 , la moneda que utilizan en Perú es el sol y Ecuador maneja el dólar, estos 2 países pertenecen a la CAN, FMI, OEA, y UNASUR.

Ilustración 1. Superficie demografica de Ecuador -Perú

Perú	Ecuador
	
Capital: Lima	Capital: Quito
Población: 33.715.471 habitantes	Población: 17.797.737 habitantes
Superficie: 1.285.215 km2	Superficie: 256.370 km2
Moneda: Sol	Moneda: Dólar
Religión: Católica (76%), Evangélica (14.1%), Otras (4.8%), ninguna (5.1%)	Religión: No hay una religión oficial, sin embargo, mayormente el Cristianismo y una minoría de comunidades evangélicas.
Adherida a bloques económicos como: UNASUR, CAN, FMI, OEA, ONU, Alianza del Pacífico	Adherida a bloques económicos como: CAN, OEA, APEP, UNASUR, FMI.

Nota: Datos oficiales de la OID del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España.

Ecuador posee diferentes fronteras por tierra con Perú y Colombia, mientras que Perú con Colombia, Bolivia, Brasil, Chile y Ecuador, pero ambas tienen frontera

con Costa Rica por vía marítima. De igual forma los datos obtenidos son oficiales tanto del Instituto Nacional de Estadística y Censos, Banco Mundial, Banco Central del Ecuador, Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), y demás fuentes de carácter público. Por ello, Fernandez y Cervantes, (2019) mencionan que las distintas regulaciones a nivel país y global están abriendo la puerta para que empresas de diversos países y sectores de la industria puedan comprometerse con la gestión socialmente responsable de manera más accesible.

1.1.5. Productos de Exportación e importación entre Ecuador y Perú.

Según el informe de Alvarez (2019) las exportaciones no petroleras ecuatorianas, experimentaron un incremento del 3.7% en el período enero a junio 2019 a comparación del mismo periodo en el 2018. En el primer semestre de 2018, las exportaciones alcanzaron un valor FOB total de US\$ 6,629.0 millones, mientras que en el primer semestre de 2019 ascendieron a US\$ 6,393.5 millones, lo que representa una diferencia de US\$ 235.5 millones.

Los productos que representan el 80% del valor de las exportaciones no petroleras ecuatorianas en el 2019 son:, Banano (US\$ 1,653.3 millones), Flores Naturales (US\$ 492.6), Camarón (US\$ 1,842.4 millones), Cacao (US\$ 243.6 millones), Enlatados de pescado (US\$ 601.8 millones), Pescado (US\$ 129.9 millones), Maderas (US\$ 111.6 millones), Manufacturas de metales (US\$ 151.7 millones), y Extractos y Aceites Vegetales (US\$ 88.6 millones).

Por ende, según Álvarez (2019) si comparamos la contribución de diferentes productos a las exportaciones no petroleras en términos de volumen durante el primer semestre de 2019, vemos que el Banano lidera con un 64%, seguido por el Camarón con un 6%, los Enlatados de pescado con un 3%, y el Cacao y las Flores Naturales, ambos con un 2% respectivamente.

Según Camara de comercio de Quito (2020) de acuerdo al Market Access Map, los productos potenciales de exportación hacia Perú son el Camarón/Langostino congelado con un potencial de exportación de \$56.5 millones, siguiente las elaboraciones y congelados de bonito/atún/listado así mismo con un potencial de exportación de \$54.3 millones, tableros de partículas de materia leñosas con \$48.4

millones, aparatos de cocción domésticos de hierro/acero \$21.2 millones, camarón/langostino \$19.4 millones, preparaciones para alimentación de animales \$13.1 millones, pasta de cacao sin desgrasar \$7.1 millones, extracto, esencias y concentrados de café \$6.9 millones, y lo que es el calzado, con \$5.6 millones ver Figura 2.

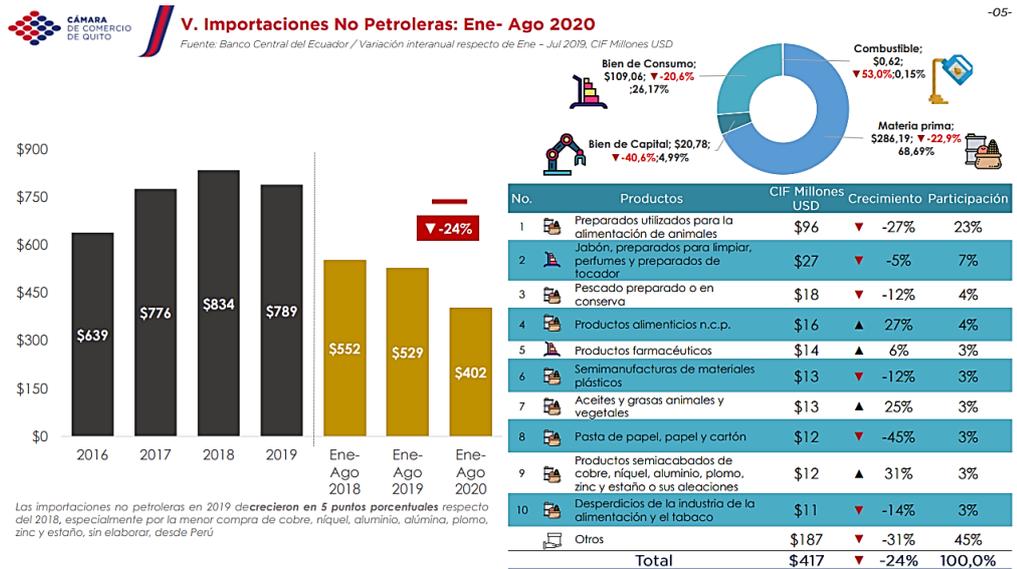
Ilustración 2. *Productos exportados de Ecuador hacia Perú*

No.	Producto	Potencial de Exportación Millones de USD	Potencial sin explotar *
1	 Camarón/ langostino congelado	\$56,5	\$56,3
2	 Preparaciones y conservas de atún/listado/bonito	\$54,3	\$38,5
3	 Tableros de partículas de materias leñosas	\$48,4	\$12,3
4	 Aparatos de cocción domésticos de hierro/acero, de combustibles sólidos	\$21,2	-
5	 Camarón/ langostino	\$19,4	\$7,0
6	 Preparaciones para alimentación de animales	\$13,1	-
7	 Manteca, grasa y aceite de cacao	\$7,3	\$0,4
8	 Pasta de cacao, sin desgrasar	\$7,1	\$2,2
9	 Extractos, esencias y concentrados de café	\$6,9	\$2,6
10	 Calzado impermeable de caucho/plástico, que cubra el tobillo	\$5,6	\$2,0

Nota: La información fue obtenida de <https://ccq.ec/wp-content/uploads/2020/11/Informe-03-Ecuador-Per%C3%BA.pdf>

El potencial de exportación no aprovechado se presenta cuando las exportaciones actuales se sitúan por debajo de las posibilidades de exportación disponibles, lo que señala la existencia de oportunidades para aumentar las exportaciones. Además de acuerdo con Macías et ál., (2020, p. 93) “la política económica tiene como objetivo alcanzar el bienestar de la ciudadanía en una nación”, sin embargo depende mantener una constante actualización de los datos y los productos de carácter general de exportación y comercializado.

Ilustración 3. Importaciones no petroleras de Ecuador



Nota: La información fue obtenida de <https://ccq.ec/wp-content/uploads/2020/11/Informe-03-Ecuador-Per%C3%BA.pdf>

1.2. Caracterización gnoseológica, económica y administrativa del comercio exterior.

1.2.1 Comercio exterior

“La gestión, presentada como una novedosa tecnología enfocada en objetivos prácticos, se dio a conocer al público a finales del siglo XIX” (Lopez, 2016, p. 132). Rápidamente, se consolidó como una disciplina organizada de conocimiento en las décadas de 1920 y 1930, con el propósito de respaldar a las empresas que operaban de manera intuitiva, lo que provocó transformaciones en los valores y en los procedimientos organizativos.

Son una guía para actuar, anticipar y utilizar recursos u esfuerzos para lograr el objetivo, la secuencia de actividades que conlleva para cumplir con los objetivos y el tiempo necesario para lograr cada parte y todos los acontecimientos que intervienen en el objetivo (Benavides, 2011).

De igual forma, mencionan que se trata de realizar las gestiones necesarias para que una operación comercial o un objetivo particular puedan llevarse a cabo con éxito (Chiavenato, 2016).

Según los autores, la gestión abarca el conjunto de acciones y procedimientos destinados a planificar, estructurar, dirigir y supervisar los recursos e instrucciones de una corporación con la intención de alcanzar su finalidad. Por lo tanto, la gestión implica la administración y coherencia de actividades para alcanzar resultados deseados, y demanda habilidades en áreas como liderazgo, notificación, resolución de dificultades y toma de valor.

Según Maryury (2015, p. 11) afirma que “el comercio exterior se especifica como la compraventa de productos, bienes o servicios de dos naciones o mercados globales”. Este proceso implica el movimiento de bienes y servicios en los que se utilizan monedas extranjeras y está sujeto a regulaciones establecidas por los gobiernos de los países involucrados. A través de este intercambio, ambas partes se benefician al mejorar la visibilidad de sus productos y acceder a mercados internacionales.

Además, juega un rol fundamental en la promoción de esta transición, especialmente en lo que respecta a la expansión de las operaciones económicas, la IED y el estímulo de la innovación y el progreso tecnológico (Al-baladejo et ál., 2021).

El comercio internacional puntualiza la compraventa de bienes y servicios entre distintas naciones y sus respectivos mercados. Este intercambio implica el uso de monedas extranjeras y está sujeto a regulaciones establecidas tanto por los participantes en la transacción. A través de estas operaciones comerciales internacionales, las naciones involucradas mutuamente se benefician al mejorar la visibilidad de sus productos y acceder a mercados extranjeros de manera más efectiva (Ceballos, 2022).

Los autores nos mencionan que el comercio exterior se basa principalmente en el movimiento de mercancías entre dos o más países con la finalidad de generar un beneficio, aportando así a sus economías y sectores que buscan tanto exportar como importar. Por comercio internacional entendemos a las operaciones de comercialización de productos, bienes o servicios entre las diversas economías autónomas que forman parte de una región, ya sea a nivel regional o global, y se distingue por su marcada interconexión económica.

1.2.2 Comercio bilateral

Según la Organización de los Estados Americanos (2019), el comercio bilateral se encuentran los acuerdos bilaterales que son una de las herramientas más significativas en la diplomacia internacional y la resolución de desacuerdos. Estos acuerdos posibilitan que los Estados colaboren y aborden desafíos mediante principios legales.

Por otra parte Traders.Studio (2022) afirma que implica la comercialización de productos entre dos naciones con el propósito de fomentar tanto el comercio como la inversión. Ambos países trabajarán en la disminución o eliminación de aranceles, límites, impedimentos a la exportación y demás barreras comerciales, con el fin de incitar a la comercialización y la inversión.

En base a los dos autores se entiende por comercio bilateral a la importancia, pacto y compromiso legal que asumen dos países, por el cual se comprometen a darse preferencias con respecto al comercio de bienes y servicio, muchas de las veces esto incluye preferencias arancelarias y la liberación de impuestos por las partes interesadas.

De igual forma Segovia et ál, (2019, p. 53) mencionan que “las múltiples relaciones internacionales, es una de las características que vive actualmente el comercio”. En decir, que el comercio bilateral, en el contexto actual, se ve

profundamente influido por las relaciones internacionales mencionadas. Las interacciones entre dos países, dentro de este marco, son esenciales para el desarrollo de acuerdos comerciales, lo que refuerza la idea de que las múltiples relaciones internacionales son cruciales para la dinámica del comercio bilateral moderno.

1.2.3 Rutas logísticas

De acuerdo con López y García (2021, p. 137) la “libre movilidad de capitales y el crecimiento de los mercados financieros impulsados por la globalización han transformado el comercio internacional”, creando oportunidades y desafíos para las empresas y los países en un mundo cada vez más interconectado, lo que destaca la importancia de la gestión financiera en el comercio exterior y la vez la implementación de mejoras del transporte.

1.2.3.1. Transporte Terrestre

Consiste en todas las operaciones que realiza el ser humano, en los ejes viales a partir del uso de un vehículo, con la finalidad de movilizar cierto tipo de objetos, mercancías, bienes, personas o simplemente para una actividad económica o propia.

1.2.3.2. Transporte Marítimo

El transporte internacional por mar se refiere al movimiento de carga o personas entre países a través del océano, haciendo uso de embarcaciones como barcos y otros tipos de navíos.

1.2.3.3. Transporte aéreo

Sánchez y Weiker (2020, p. 8) mencionan que “el transporte aéreo consiste en la aviación en contexto con la conectividad territorial tanto doméstica e interregional”, sea para el traslado de personas, objetos, mercancías, productos, bienes o simplemente por turismo, es una parte fundamental para el desarrollo económico, ya que facilita el comercio en tiempos.

1.2.4. Convenio

Un acuerdo es un documento formal y voluntario entre dos o más partes con el objetivo de establecer derechos y obligaciones mutuas. Un convenio puede ser de naturaleza legal, comercial, laboral, diplomática, entre otros (PROECUADOR, 2018).

En un convenio, las partes involucradas pueden acordar términos y condiciones específicas para la realización de una actividad, proyecto o iniciativa. PROECUADOR (2018) afirma que estos términos pueden incluir, por ejemplo, plazos, responsabilidades, objetivos, alcances y recursos necesarios para la ejecución de lo acordado.

1.2.5. Tratado

Es un acuerdo internacional formal y vinculante entre dos o más países o entidades internacionales que establece derechos y obligaciones mutuas. Los tratados pueden abordar una amplia variedad de temas, como la seguridad, el comercio, la protección ambiental, los derechos humanos, la cooperación científica y tecnológica, entre otros.

1.3. Caracterización gnoseológica y metodológica de las rutas logísticas.

El significado de la palabra 'logística' abarca una amplia gama de conceptos, derivada de la palabra griega 'logos', que se refiere al cálculo o pensamiento. A lo largo del tiempo, el concepto de logística ha experimentado transformaciones significativas y ha evolucionado a lo largo de diversas etapas (Kent & Flint, 1997). Durante los años 1950 y 1960 se dio el nacimiento del concepto en contexto a los sistemas que complementan diversas funciones en la logística dentro de la distribución física que trataba de minimizar los costos totales, a través de ciertos gastos funcionales (Valenzo et ál., 2009).

Según Mancheno ál., (2018, p. 819) “la palabra logística tiene una raíz clásica y en sus orígenes se consideraba principalmente como una actividad operativa que formaba parte de las rutinas comerciales”. Esta palabra tiene sus raíces en la antigua Grecia y tenía un carácter generalista, utilizada para representar de manera simplificada tanto los movimientos como las estrategias de avance militar, sin hacer una distinción clara entre el ámbito militar y el comercial.

Haciendo referencia a que la logística, menciona que tuvo sus inicios en contexto al campo militar, debido que se necesitaba transportar armamento al campo de batalla abasteciendo así al personal. Hoy en día la movilización o tráfico masivo de productos o mercancías sea a nivel nacional o internacional se es empleado este término sumergido tanto en actividades económicas como comerciales.

Otros autores mencionan que la palabra “logística” aparece en el libro de Crowell, J. F. titulado como “Report of the industrial commission on the distribution of farm products”, en el año 1901 como una referencia a la distribución de algún bien u objeto en particular, pero no fue hasta 1927, en el cual Borsodi, R., da concepto y significado en su publicación titulada como “The distribution age. D. Appleton and Company”, marcando el inicio de lo que hoy en día conocemos como la logística comercial.

En la actualidad, la logística se concibe como “la gestión estratégica de la obtención, movilización y resguardo de insumos y mercancías listas para su distribución, así como la información pertinente, a lo largo del aprovisionamiento, con el fin de optimizar ganancias actuales como las futuras” Lima et ál., (2017, p. 266).

Según Quintero y Sotomayor (2018) menciona que la logística agrupa diferentes procesos que van desde el almacenamiento y recepción hasta la distribución o entrega, siendo una parte importante para las empresas, organizaciones y países, aunque esto depende de la infraestructura y la cadena de valor que genere.

Por otra parte, la logística de acuerdo con el Council of Logistics Management (CLM), mencionado por Faichin (2018) se refiere a un proceso que engloba la planificación, ejecución y control eficiente y efectivo del movimiento y resguardo de bienes, servicios y datos desde el principio hasta su destino final, con el objetivo de compensar las demandas y satisfacción del cliente.

De acuerdo con lo citado, coincido que la logística es parte fundamental no solo de las empresas sino del país, ya que está compuesta por diferentes procesos esenciales para la comercialización y entrega de mercancías y productos en contexto al comercio internacional, además de generar un flujo comercial óptimo y eficaz para todas las partes interesadas.

La esencia las operaciones del comercio exterior, se ve reflejada por la forma en la cual se mueve mercancías a largas distancias entre países, por ende el aumento de las distancias ha resaltado la importancia de una planificación efectiva para garantizar que el consumidor pueda obtener el producto que desea cuando lo necesite (Torres, 2018).

1.4. Valoración de la situación actual de la gestión del comercio exterior entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021 y sus rutas logísticas.

1.4.1. Gestión del comercio entre Ecuador y Perú

Delgado y Ramirez, (2016) mencionan que se han presentado diferentes dificultades y desafíos que se enfrentan ambas administraciones aduaneras para poder ir mejorando los procesos de flujo de mercancías fronterizo a través de la coordinación y más por combatir el fraude existente en las fronteras.

La apertura de establecimientos comerciales ha llevado a las empresas a considerar las oportunidades que ofrecen otros mercados para aumentar sus ganancias. Sin embargo, sin una planificación adecuada, existe el riesgo de fracaso de la exportación y pérdida económica. La disputa fronteriza entre Ecuador y Perú es un hecho histórico que ha contribuido a la identidad nacional del Ecuador, con tres guerras sucesivas (1941, 1981 y 1995) área fronteriza.

Freire, Carrera et ál., (2022, p. 26) mencionan que “la complejidad de las relaciones internacionales se deben revisar varias perspectivas”. Por ende, Ecuador y Perú son los protagonistas de la historia fronteriza, por lo que se toman en cuenta las diferencias entre ellos. Los dos países lucharon por la posesión del territorio y se produjo una guerra injusta, librada por representantes que desconocían la pérdida de tantos.

Dentro de la base de Huaquillas, su situación económica actual siempre ha sido importante tanto para los residentes como para los visitantes ecuatorianos. Porque el comercio es el sustento de este sector y sus identidades son conscientes de los problemas sociales que enfrentan en otras partes del país. Ilegal aparece en relación con el contrabando de productos como frutas, verduras, textiles, ropa, licor, combustible y gas. Estos son reconocidos como problemas causados por la falta de gestión e infraestructura en el proceso de transición y aduanas.

Ecuador enfrenta retos significativos, ya que Huaquillas ha experimentado en su vida cotidiana, es el problema del contrabando de productos sujetos a regulaciones aduaneras.

La política del comercio exterior en Ecuador se apoya en herramientas que se utilizan en función del efecto que pueden tener en el ámbito comercial. Las barreras arancelarias y no arancelarias son herramientas que tienen el propósito de salvaguardar

la producción local, lo que puede poner al importador en una posición desfavorable. (Poveda et ál., 2018).

La política de comercio exterior ecuatoriana se encuentra delineada en el marco del PND de cada administración y se sustenta en la Constitución del Ecuador, específicamente en su art 280 (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Además, la entidad encargada de la política comercial es el COMEX, de acuerdo a lo dispuesto en el COPCI.

Además, hay que tener en cuenta que según Ordoñez, Luzuriaga et ál, (2019) afirman que los intercambios comerciales entre dos países deben ser considerados como un factor determinante en las decisiones. Se enfatiza la importancia de considerar los flujos comerciales bilaterales al tomar decisiones de política comercial en Ecuador. Esto resalta la necesidad de evaluar las relaciones comerciales con otros países para tomar decisiones informadas que beneficien a la economía nacional y fomenten el crecimiento económico y la estabilidad.

1.4.2. Rutas logísticas entre Ecuador y Perú.

El desarrollo de sistemas de transporte ha ejercido una influencia significativa en la formación de las sociedades. Además, ha sido un factor clave para impulsar beneficios económicos al agilizar el acceso a servicios, expandir el mercado de exportación y mejorar la movilidad tanto de bienes como de trabajadores. “Estos sistemas han tenido un papel determinante en la transformación y progreso de las civilizaciones a lo largo del tiempo” (Soares et ál., 2021, p. 1)

1.4.2.1. Terrestre.

Por medio de los ejes viales de Ecuador, se efectúa el movimiento de mercancías a nivel nacional e internacional, de igual forma para Perú; específicamente en las fronteras es una zona de gran concurrencia comercial. Dentro del contexto del Plan Binacional Perú – Ecuador, se llevan una serie de iniciativas que abarcan múltiples sectores, las cuales comprenden la mejora de la infraestructura vial y las instalaciones de control en la zona fronteriza.

El principal eje vial de Ecuador es de Guayaquil-Aguas Verdes, y por consiguiente de Guayaquil-Lalamor, por otra parte el principal eje vial de Perú está conectado de Aguas Verdes-Sullana y de Alamor-Sullana. En ambos existen pasos y controles fronterizos terrestres para transportar la carga pesada y liviana, por el cual son utilizados también por los comerciantes cercanos a la zona.

1.4.2.2.Marítima

De acuerdo con la información de Logisticomex (2022), las exportaciones de Ecuador hacia Perú también operan por vía marítima, para diferentes mercancías como por ejemplo metales pesados, mariscos, productos, minerales, entre otros, por ende existen diferentes puertos tanto para el embarque como descargue.

“Zona portuaria de Guayas en Ecuador, la segunda zona portuaria de contenedores con mayor actividad, que manejó poco más de 2 millones de TEU en 2019” (Wilmsmeier, et ál., 2021, p. 2).

Entre los puertos más importantes por el cual se efectúan las exportaciones desde Ecuador está Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG), Puerto Bolívar Machala (Yilport), Puerto de Posorja y el Puerto de manta, por otra parte en el Perú los principales puertos marítimos son Terminal Portuario del Callao, Puerto Marítimo de Paita y Puerto marítimo de Pisco, puesto que el 91% de las exportaciones peruanas se realizan por vía marítima, al igual que importaciones; aunque es importante resaltar que hay otros puertos peruanos como Ilo, Matari, Chimbote o Yurimaguas que representan una participación aceptable dentro del flujo comercial marítimo.

1.4.2.3.Aérea.

El sector aéreo es parte fundamental en la economía global. Según Garmendia (2020, p. 228) en “América Latina, en el transcurso de liberación y apertura de los mercados del transporte aéreo ha avanzado de manera más gradual”, sin embargo, promueve el turismo y los desplazamientos por motivos comerciales a largas distancias, la conectividad aérea contribuye a impulsar el comercio, la cohesión social y la promoción del intercambio de información. En consecuencia, respalda la competitividad económica, el crecimiento de la productividad y la promoción de la innovación (Wiltshire, et ál., 2017). Por ello, existen dos aeropuertos importantes dentro del ecuador, los cuales son:

Aeropuerto Internacional de Quito

Conocido por sus siglas AIMS y situado en Tababela, a 25 kilómetros del centro de Quito, este aeropuerto es el más destacado de Ecuador. Ocupa un terreno de 1,500 hectáreas e incluye 10 puertas de embarque, una pista de aterrizaje y una torre de control que supervisa el movimiento de alrededor de 200 mil toneladas de carga al año. Enfocado principalmente en la exportación de mercancías perecederos, industriales y mineros, mientras que importa una variedad de mercancías, con los sectores farmacéutico, automotriz, industrial, alimenticio, belleza, petróleo y gas, así como tecnología, siendo los más prominentes.

Por ello, cuenta con agencias de carga, las cuales un 70% son realizadas por Tabacarcen, paletizadoras, mismas que cuentan con cuartos de frío para el paletizado y una zona específica de 1200m², y por ultimo las estibas y aerolíneas que en su mayoría agencias reconocidas.

Además, hay que tener en cuenta que cubre rutas internacionales, en gran parte del continente americano, de los cuales podemos destacar con destinos a: Panamá, Buenos aires, Lima, Bogotá, Sao Pablo, Caracas, Atlanta, Medellín, La Habana, Houston, New York, México, Ámsterdam, Madrid, Santo Domingo de Guzmán (Haití) y Cali, sumado las rutas nacionales dentro del Ecuador.

Aeropuerto Internacional de Guayaquil

Con sus siglas TAGSA o como Aeropuerto internacional José Joaquín de Olmedo se ubica a 5000 mtrs desde centro de la ciudad de Guayaquil. Considerado un aeropuerto importante de Ecuador, en el 2022 movilizó más de 350.000 toneladas de carga, principalmente productos perecederos, industriales, automotrices y farmacéuticos.

1.4.3. Desempeño logístico entre Ecuador y Perú.

De igual forma hay que tomar en cuenta que el desempeño logístico por parte de Perú durante el año 2018 ha sido significativo colocándose en el puesto 83 de todo el mundo con el puntaje de 2.69 en cuanto al desempeño logístico, mientras que Ecuador se encuentra en el puesto 62 con un puntaje de 2.88, dentro de un rango de 1 a 5, donde una puntuación más alta indica un rendimiento superior (PROECUADOR, 2018).

Comparación de desempeño logístico Ecuador-Perú

LPI 2018	PERÚ		ECUADOR	
	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto
	2.69	83	2.88	62
Eficiencia Aduanera	2.53	86	2.80	48
Calidad de la Infraestructura	2.28	11	2.72	69
Competitividad de Transporte Internacional de Carga	2.84	65	2.75	80
Competencia y Calidad en los Servicios Logísticos	2.42	110	2.75	70
Capacidad de Seguimiento y Rastreo a los Envíos	2.55	108	3.07	55
Puntualidad en el Transporte de Carga	3.45	54	3.19	75

Nota: Datos obtenidos del Banco Mundial

De acuerdo con la información de la tabla tomada del informe de *Logistics Performance Index (LPI)*, publicado en el Banco Mundial, nos muestra que existen diferentes parámetros que evidencian un buen desempeño logístico por ambos países, aunque no sean principales, pero se han mejorado consecutivamente a diferencia de años atrás, puesto que “el enfoque político ha evolucionado desde 2007 cuando se publicó el primer informe del LPI. Inicialmente, “las políticas logísticas tendían a concentrarse en facilitar el comercio y eliminar los cuellos de botella en las fronteras” (Banco mundial, 2018, p. 1).

Además, un factor clave es la administración del transporte para la distribución, de mercancías normalmente, ya que “la función del transporte consiste en gestionar todas las actividades relacionadas directa e indirectamente con la necesidad” (Cortes et ál., 2020, p. 4), que esta netamente vinculado con los pilares antes mencionados, aunque el factor costo e inversión también interviene en gran parte a la infraestructura y capacidad de ser más competitivos y dinámicos en el mercado internacional.

1.4.4. Análisis espejo en el comercio internacional

Es una técnica de investigación y análisis de datos que se utiliza para analizar la forma en que los datos se relacionan entre sí, así como para identificar patrones y tendencias. Una forma de entender los datos es a través del uso de un espejo para reflejar cada uno de los elementos en relación con los demás. Esto a los analistas para realizar una exploración más detallada de los datos con el propósito de adquirir una comprensión más sólida de los patrones fundamentales. El análisis espejo también es conocido como análisis de correlación.

Dicho esto dentro del comercio internacional esto se puede emplear como una herramienta valiosa para muchas empresas que buscan expandirse hacia nuevos mercados internacionales, puesto que al examinar la conducta de los competidores, mediante tendencias y patrones, pueden visualizar oportunidades en el mercado y comprender mejor las dinámicas del comercio exterior (Navas, 2015).

Sin embargo, es importante tener en cuenta que el análisis espejo no es una garantía de éxito. Los resultados pueden fluctuar según la circunstancia específica de un país o una empresa y de las dinámicas del mercado. Además, es importante tener en cuenta que las políticas, decisiones de los países y de las empresas pueden cambiar con el transcurso del tiempo, por lo que es necesario realizar una evaluación continua de la información y adaptarse a los cambios en el mercado (Wallach, 2015).

En resumen, esta herramienta es valiosa no solo para el comercio internacional sino para las empresas, que buscan entender y mejorar su posición en los mercados internacionales, pero es importante considerar tanto sus ventajas como sus desventajas y utilizarlo junto con otras técnicas de análisis.

Existen otras herramientas que no solo nos permiten analizar aspectos importantes, estas difieren dependiendo su uso y aplicación, una de estas es el Benchmarking o también simplemente un análisis comparativo que tienen como objetivo identificar las mejores prácticas y oportunidades de mejora.

Según Espinoza y Gallegos (2017) plantean la siguiente definición del Benchmarking como una herramienta valiosa para recolectar datos en cualquier dominio o sector, con el fin de anticipar los riesgos antes de tomar decisiones, ya sea en el ámbito comercial o empresarial, donde es posible comprender las tendencias en el desarrollo de productos o servicios, así como los patrones de comportamiento de los consumidores, entre otros aspectos. No obstante, es importante tener en cuenta que no

todas las ideas o prácticas adoptadas por otros serán beneficiosas para todos, ya que pueden carecer de utilidad en ciertos contextos (pág. 4).

De igual forma Marciniak (2017, p. 174) afirma al “Benchmarking como una herramienta que se emplea para valorar y potenciar el desempeño de las organizaciones mediante la comparación de sus propios métodos con los de grupos considerados como líderes”, y posteriormente superarlos a través del aprendizaje basado en las prácticas exitosas de estos últimos.

Por ende se refiere a la práctica de comparar el rendimiento de una organización con el de otras organizaciones líderes en el mismo sector o industria, para definir prácticas y estrategias utilizadas por otras organizaciones y adaptarlas a la propia organización para mejorar su rendimiento.

En el contexto del análisis espejo, ambas técnicas se utilizan para comparar el rendimiento de una organización con el de una organización similar en un contexto específico. Por ejemplo, una organización puede utilizar el benchmarking para comparar su rendimiento financiero con el de otra organización líder en el mismo sector, mientras que el análisis comparativo se puede utilizar para comparar las ventajas de la empresa en contexto al tamaño y alcance con otra organización similar en el mismo sector.

Otra herramienta que se ha utilizado dentro del comercio exterior según Yaselga y Aguirre, (2018, p. 137) “se emplea el modelo gravitacional de la gravedad para analizar y medir el efecto del comercio internacional entre dos naciones”

2. CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

2.4. Tipo de investigación

Esta investigación se realiza bajo la modalidad de investigación cualitativa, porque de esta manera se puede determinar la calidad, singularidad y naturaleza del fenómeno objeto de estudio.

Dada la información, analizaremos objetivamente, describiendo e identificando así las fortalezas, debilidades, tendencias y limitaciones de la práctica en el campo especializado del comercio exterior.

El alcance del estudio es descriptivo ya que se logra a través de él un panorama más preciso para ser más objetivos sobre circunstancias, situaciones, dimensiones, conceptos, atributos, propiedades, etc. Visualización; se analiza el fenómeno.

2.5. Paradigma

El tipo de investigación relacionada con la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021, según su finalidad es aplicada, según su objetivo gnoseológico es explicativa, según su contexto es de campo, según el control de las variables es experimental, según orientación temporal es longitudinal, según su nivel de generalidad estudia una situación específica. Se desarrolla desde una perspectiva cualitativa.

2.6. Población

La investigación no se contempla en un campo, sin embargo, existe una población de datos que consiste en registros históricos relacionados con los resultados del intercambio comercial entre Ecuador y Perú, consideramos como muestra los resultados del 2017-2021.

2.7. Métodos teóricos

Histórico-Lógico

Este método se utiliza para la investigación sobre la evolución de las rutas logísticas en la política de análisis de datos en relación con la gestión del comercio exterior entre Ecuador y Perú en el período 2017-2021.

Analítico-Sintético

Esta técnica se utiliza para estudiar la conducta de cada uno de ellos mediante la caracterización gnoseológica, económica y administrativa del comercio exterior; para la valoración de la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017 – 2021 y para la corroboración de la política de análisis de datos para la búsqueda de rutas logísticas.

Inductivo-Deductivo

Se utilizará este método para conocer las situaciones específicas de la investigación que va desde la ccaracterización gnoseológica, económica y administrativa del comercio exterior para la valoración de la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017 – 2021

Hipotético-Deductivo

Este método va ser utilizado para la comprobación o refutación de hipótesis en la investigación desde la valoración de las manifestaciones externas del problema científico relacionadas con la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017 – 2021, hasta la deducción de conclusiones como resultado de la corroboración de la política de análisis de datos para la búsqueda de rutas logísticas.

2.8. Métodos empíricos

Se utilizó el método de revisión de documentos y análisis de datos para obtener datos y así para asi valorar la situación actual de la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el periodo 2017 – 2021 y comprobar los objetivos

establecidos. Para esto también se emplearon fuentes primarias y secundarias, además de la utilización de portales web validados por entidades internacionales y nacionales.

2.9. Métodos o tácticas estadísticas

Se utilizará el método estadístico para el manejo de datos cuantitativos, el cual consiste en comprender y analizar las acciones y actitudes que ha habido en la gestión del comercio internacional, logrando constituir relaciones, para así demostrar la información y extraer lo más importante de lo dicho en cuestión.

CAPITULO III

3. Descripción y análisis de resultados

La gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú, en los años 2017 hasta el 2021 se ha dado mediante la regulación de acuerdos tanto comerciales como de cooperación estratégica, políticas comerciales, compartición de información, uso de plataformas o softwares denominado ECUAPASS para Ecuador y el SUNAT para el Perú, la infraestructura tanto de puertos, ejes viales y aeropuertos, y la gestión coordinada entre las fronteras. Esto ha permitido que el comercio bilateral y fronterizo se desarrolle, presentando así nuevos desafíos para Ecuador en contexto a la dinámica comercial.

Por esta razón, se realizó el estudio de documento para la búsqueda de información y datos estadísticos de informes y páginas web oficiales de carácter público, con respecto a la gestión de comercio internacional que han realizado tanto Ecuador como Perú y proponer una política de análisis de datos, en la cual se agrupe la información encontrada desde el 2017 hasta el 2021, para poder proponer lineamientos y recomendaciones a seguir de las rutas logísticas más eficientes y los principales productos que son exportados e importados, para así poder abrir nuevos mercados.

3.1. Obstáculos en la gestión del comercio exterior de Ecuador y Perú

La presencia de obstáculos dentro del comercio entre Ecuador y Perú, hasta cierto punto es evidente como en todas partes del mundo, sea para proteger la industria nacional como para incentivar al sector exportador, sin embargo los obstáculos técnicos son evidentes, entre ambos países, puesto que existen normativas (voluntarias) o reglamentos técnicos (obligatorios) en ciertos productos que exportan tanto para Ecuador y Perú. En el comercio Regional entre las fronteras Aguas verdes-Huaquillas y Alamo- Lalamor, se dan controles técnicos y de aduana, para las mercancías transportadas por vía terrestre (Rojas, 2018).

Ilustración 4. Principales fronteras entre Ecuador-Perú

Frontera Aguas verdes-Huaquillas	Frontera Alamo- Lalamor
----------------------------------	-------------------------



Nota: Imágenes del diario el correo (2022)

Por ello, se han propuesto acuerdos de facilitación comercial para abordar los desafíos técnicos, con el objetivo de fortalecer compromisos tanto a nivel internacional como subregional, ya que ambos países pertenecen a la Comunidad Andina (CAN). Esto busca mejorar el entorno comercial en ambas naciones, especialmente para las pequeñas y medianas empresas ubicadas en la zona fronteriza. En la actualidad, las medidas de salud y fitosanitarias (MSF) y los impedimentos técnicos al intercambio comercial (OTC) resaltan como las tácticas más empleadas en las políticas comerciales.

De igual forma hay que tener en cuenta que los obstáculos, también se basan en las barreras internas de cada país que pueden incluir la insuficiencia de capital de trabajo para financiar las exportaciones, conocimientos de gestión o habilidades para los negocios, además la escasez de personal especializado en materia del comercio exterior e información por parte de las empresas del mercado exterior, canales de venta y la logística, factores que repercuten indirectamente en el comercio exterior.

3.2. Política de análisis de datos.

La esencia de la política de análisis de datos que plateamos, se fundamentó en la recopilación de datos de los productos que se comercializan entre Ecuador-Perú, las rutas más empleadas para el traslado de las mercancías, para así establecer principios y recomendaciones, mediante herramientas para el análisis de datos del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el año 2017-2021.

3.2.1. Análisis espejo de productos entre Ecuador y Perú

Las exportaciones de productos de arancel nacional de Ecuador entre el 2017 al 2021 a Perú se han constituido por minerales, combustibles, madera, artefactos electrónicos, preparaciones a base de cereales, residuos de manufacturas alimenticias, alimentación animal, grasas y aceites tanto para animales, vegetales, o microbianos, preparaciones a base de cacao, entre otros productos. Por ello, dentro del análisis espejo de los productos tomaremos en cuenta los tres primeros productos con mayor exportación e importación en el periodo del 2017-2021, de las respectivas tablas.

Cabe mencionar que el sector exportador entre Ecuador y Perú, para ser más exactos en el producto Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, se dio un declive en las exportaciones del 2020, debido a la pandemia, aunque en el 2021, se recuperó con un total de 134,780 millones del mismo producto, ver tabla 9.

De igual forma uno de los productos estrellas exportados al mercado peruano es la madera o manufacturas de madera, de acuerdo con las exportaciones entre el 2017-2021, teniendo una tasa de crecimiento de 19%.

■ Principales producto de arancel nacional exportados de Ecuador a Perú

Código del producto	Etiqueta del producto	Exportaciones de Ecuador a Perú (miles de dólares)				
		2017	2018	2019	2020	2021
2709000000	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso	957.011	1.267.642	603,331	55,914	134,780
4410190000	Tableros de partículas y tableros similares, de madera u otras materias leñosas	33.576	40.038	44,002	39,363	63,999
2603000000	Minerales de cobre y sus concentrados	10.639	23.356	26,710	35,617	61,958
2309909018	Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales	0	14.649	29,683	29,197	41,176
0305710000	Aletas de tiburón, salmuera ahumados, secos, salados	665	2.935	3,273	3,148	9,757
1804001200	Manteca, grasa y aceite de cacao: con un índice de acidez expresado en ácido oleico superior a 1% pero inferior o igual a 1.65%	6.018	8.270	6,611	6,027	6,997
1516200000	Grasas y aceites de origen vegetal y sus fracciones, parcial o totalmente hidrogenados	3.568	4.406	2,596	2,886	5,988

8437809100	Máquinas y aparatos para molienda o tratamiento de cereales u hortalizas de vaina seca	1.550	2.534	475	1,736	3,134
1905901000	Productos de panadería, pastelería o galletería	5.710	5.068	3,722	6,601	6,010
2523100000	Cementos sin pulverizar "clinker": cementos sin pulverizar	0	2.635	1,362	5,491	8,494

Nota: Datos obtenidos de Trade Map

Cabe recalcar que el producto con la partida arancelaria “2603000000”, de acuerdo con los datos obtenidos, hay una creciente en el mercado Peruano, ya que Ecuador en el año 2017 exporto \$ 10.639 millones de dólares y para el 2021 fue de \$61,958 millones de dólares, aumentando significativamente en los últimos 5 años.

Por otra parte, se encuentran productos importantes que el Ecuador importa del Perú, los cuales encontramos en su totalidad productos tradicionales, derivados del petróleo y alimentos, de acuerdo a los millones de dólares desde el periodo 2017 al 2021:

■ Principales producto de arancel nacional importados de Ecuador desde Perú

Código del producto	del etiqueta del producto	Importaciones de Ecuador desde Perú (Miles de dólares)				
		2017	2018	2019	2020	2021
2309909018	Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales (exc. alimentos. .	0	87.031	183,314	128,771	182,153
7408110000	Alambre de cobre refinado, con la mayor dimensión de la sección transversal > 6 mm: con la mayor dimensión de la sección transversal superior a 6mm.	8.442	7.755	14,840	20,087	50,559
2710193800	Aceites medios y preparaciones, de petróleo o de mineral bituminoso, que no contienen biodiesel, otros aceites lubricantes.	11.352	14.473	16,444	7,528	17,545
3402909900	Preparaciones tenso activas, preparaciones para lavar, incl. las preparaciones auxiliares de lavado y preparaciones de limpieza	20.207	18.254	18,728	24,638	20,719
1905310000	Galletas dulces (con adición de edulcorante): galletas dulces (con adición de edulcorante)	10.247	10.964	12,054	11,298	12,906

2106902900	Preparaciones alimenticias	4.665	6.178	9,861	14,218	15,012
6907220090	Con un coeficiente de absorción de agua superior al 0,5 % pero inferior o igual al 10%, en peso.	5.367	19.163	23,248	10,476	21,792
2835250000	Hidrogenoortofosfato de calcio "fosfato dicálcico":	5.709	6.714	5,231	4,711	6,182
3004902900	Medicamentos constituidos por productos mezclados o sin mezclar, preparados para usos terapéuticos o profilácticos.	9.902	9.660	9,339	9,296	10,771
4803009000	Papel del tipo utilizado para papel higiénico, toallitas para desmaquillar, toallas, servilletas similares de uso doméstico, de higiene o tocador.	9.632	15.157	10,198	7,418	9,121

Nota: Datos obtenidos de Trade Map

En la tabla 10, se evidencia que el producto con la partida arancelaria “2309909018” es uno de los principales productos importados desde el Perú; los valores importados en el 2019 y 2021 son similares, mientras que en el 2020 cayo con 54.543 millones de dólares, debido a la pandemia; hay que destacar también el cobre y sus derivados es un producto que ha tenido un crecimiento del 12% entre el 2018 al 2022.

De igual forma encontramos los principales productos que el Perú exporta al Ecuador, que van desde productos no tradicionales como tradicionales de acuerdo a los millones de dólares desde el periodo 2019 al 2021:

Principales producto de arancel nacional exportados de Perú a Ecuador

Código del producto	Descripción del producto	Exportaciones de Perú a Ecuador (miles de dólares)				
		2017	2018	2019	2020	2021
2309909000	Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales (exc. alimentos para perros o gatos, acondicionados para la venta al por menor): Las demás: Las demás	190.174	190.235	176082	122635	175844
7408110000	Alambre de cobre refinado, con la mayor dimensión de la sección transversal > 6 mm	8.551	7.771	22207	20865	46793

2301201100	Harina, polvo y «pellets», de carne, despojos, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, impropios para la alimentación humana; chicharrones: Harina, polvo y «pellets», de pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos: De pescado: Con un contenido de grasa superior a 2% en peso	9.228	9.228	19.207	14.825	22.542
7403110000	Cobre refinado en forma de cátodos y de secciones de cátodos	34.130	20.589	14210	7519	17807
3402909900	Preparaciones tensoactivas, preparaciones para lavar, incl. las preparaciones auxiliares de lavado, y preparaciones de limpieza	15.008	16.092	17363	21688	17597
3920100000	Placas, láminas, hojas y tiras, de polímeros no celulares de etileno y sin esfuerzo, estratificación ni soporte o combinación similar con otras materias, sin trabajar o trabajadas solo en la superficie o solo cortadas en forma cuadrada o rectangular (exc. autoadhesivas, así como los revestimientos para suelos, paredes o techos de la partida 3918)	11.108	11.676	10251	9573	16206
7901110000	Cinc en bruto, sin alear, con un contenido de cinc \geq 99,99% en peso	18.449	17.245	12772	8630	15072
0304890000	Los demás filetes congelados de los demás pescados	12.235	8.715	3981	9594	13248
1905310000	Galletas dulces (con adición de edulcorante)	9.915	10.607	11817	11387	12420
3004902900	Medicamentos (excepto los productos de las partidas 30.02, 30.05 o 30.06) constituidos por productos mezclados o sin mezclar, preparados para usos terapéuticos o profilácticos, dosificados (incluidos los destinados a ser administrados por vía transdérmica) o acondicionados para la venta al por menor.: Los demás: Los demás medicamentos para uso humano: Los demás	9.397	10.324	8678	8778	10727

Nota: Datos obtenidos de Trade Map

Los datos proporcionados en la tabla 11, Perú se caracteriza por exportar productos de arancel nacional como alimentos preparados para animales, además de plásticos, cobre y

sus manufacturas, respectivamente. Hay que tener en cuenta que las exportaciones de la partida “2309909000”, con el transcurso del tiempo ha tenido un declive, ya que en el 2017, se exporto \$ 190.174 millones de dólares, manteniéndose hasta el 2018 con \$190.235, mientras que al 2021 solo fue de \$ 175.844 millones de dólares, siendo en el 2020, el año más bajo con \$ 122.635 millones de dólares.

En cuanto al “Alambre de cobre refinado”, que entra en el capítulo 74 (Cobre y sus manufacturas), ha tenido un crecimiento significativo para Perú, ya que en el 2017 se exporto \$ 8.551 millones de dólares, mientras que para el 2021 alcanzó los \$46.793 millones de dólares.

Otro producto es la “Harina, polvo y «pellets»”, provienen del procesamiento completo de los animales o de ciertas partes de ellos “de carne, despojos, pescado o de crustáceos...”. Entre el 2017-2021 las exportaciones de estas materias primas para el consumo animal, se ha incrementado considerablemente, puesto que en 2017 Perú exporto \$ 9.228 millones de dólares y por consiguiente en el 2021, se logró un valor de \$ 22.542 millones de dólares, un valor considerable con respecto al 2020, que disminuyo.

Cabe mencionar que al igual que en la tabla 10, las Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales y Alambre de cobre refinado, coinciden, tanto en lo que Perú exporta a Ecuador, como Ecuador importa de Perú, aunque algunos productos difieren de acuerdo a cada País.

Por otra parte, a continuación se muestra los principales productos que Perú importa desde el Ecuador:

■ Principales producto de arancel nacional importados de Perú desde Ecuador

Código del producto	Descripción del producto	Importaciones de Perú desde Ecuador (miles de dólares)				
		2017	2018	2019	2020	2021
2709000000	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso	1.232.963	1.555.661	929269	64329	199226
4410190000	Tableros de partículas y tableros similares, de madera u otras materias leñosas, incl. aglomeradas ...	34.409	40.793	45969	41004	67181
2603000000	Minerales de cobre y sus concentrados	7.744	17.549	27360	34720	61359

7321111900	Aparatos de cocción y calentaplatos, de uso doméstico, de fundición, hierro o acero, de combustibles ...	32.953	34.224	29568	33604	45026
2309909000	Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales (exc. alimentos ...)	30.788	36.069	38537	45894	44300
1604141000	Preparaciones y conservas de atún, de listado y de bonito "Sarda spp.", enteros o en trozos ...	15.293	12.923	19609	9899	13428
0305710000	Aletas de tiburèn	1.702	3.096	3.244	3.280	8.948
3920209000	Placas, láminas, hojas y tiras, de polímeros no celulares de propileno y sin esfuerzo, estratificación ...	3.085	5.532	8403	7602	7372
1804001200	Manteca, grasa y aceite de cacao : Manteca de cacao: Con un índice de acidez expresado en ácido ...	5.412	8.100	6656	6158	7281
6401920000	Calzado impermeable con suela y parte superior de caucho o de plástico, cuya parte superior ...	4.017	3.683	3802	5722	7253

Nota: Datos obtenidos de Trade Map.

En la tabla 12, podemos apreciar productos similares que en la tabla 9, sin embargo algunos productos varían en su código arancelario y datos. Los tres primeros productos son los más importantes en materia de importación de Perú desde Ecuador, al igual que en las exportaciones de Ecuador hacia Perú, respectivamente; se evidencia que los productos coinciden, aunque los valores en miles de millones (\$), no sean igual, estos varían, ya que la plataforma Trade Maps recopila datos de acuerdo a la información obtenida o proporcionada de cada país.

3.2.2. Corredores logísticos entre Ecuador y Perú.

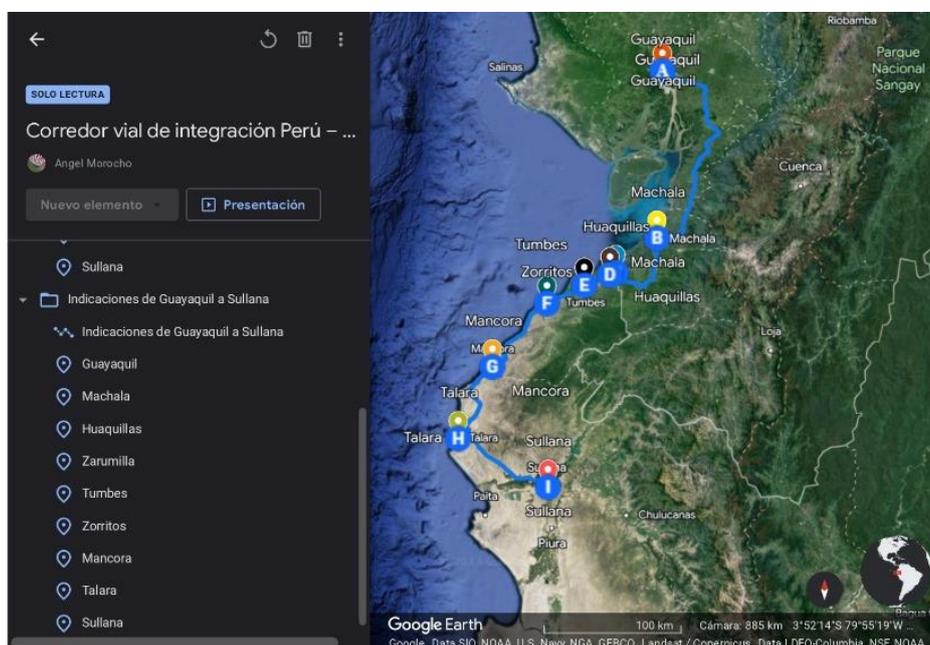
Los corredores logísticos son fundamentales y esenciales para el comercio tanto fronterizo como bilateral entre ambos países, sea por vía terrestre, marítima o Aérea. Cabe mencionar que los principales ejes viales binacionales por el cual se transporta mercancías, son las rutas Guayaquil a Huaquillas (Ecuador) –Agua Verde a Sullana (Perú) y de Guayaquil a Lalamor (Ecuador) –Alamor a Sullana (Perú), por las cuales pasan tanto mercancía de exportación, como vehículos particulares o turistas, de cierta forma en estos puntos que se unen las fronteras son consideradas

sectores económicos de importancia para las economías de ambos países, por ende se han celebrado un plan binacional, para la mejora de estas zonas y de los ejes viales, que en su mayoría le corresponde a Ecuador.

Rodriguez y Pardo, (2019) indica que el transporte de mercancías por carretera representa una industria significativa en la economía, ya que desempeña un papel estratégico al ser el motor que impulsa la actividad económica de los países. Por esta razón, los líderes empresariales en este mercado están comprometidos en modernizar y revolucionar el transporte de carga.

De acuerdo con el Banco internacional de Desarrollo (2018) los ejes viales de integración más utilizados dentro del transporte terrestre, para el flujo comercial entre Ecuador y Perú, comprenden los tramos Piura – Sullana (35,4 km); Sullana – Talara (83,1 km); Talara – Máncora (80,4 km); Máncora – Zorritos (72,4 km); Zorritos – Tumbes (33 km); Tumbes – Zarumilla/Aguas Verdes (19.2 km); Aguas Verdes – Huaquillas (13 km); a partir de ese punto y ya en territorio ecuatoriano, presenta los tramos Huaquillas – Machala (74,5 km) y Machala – Guayaquil (189 km).

Ilustración 5. Vista satelital de primer corredor vial desde Guayaquil a Huaquillas (Ecuador) –Aguas Verdes a Sullana (Perú)

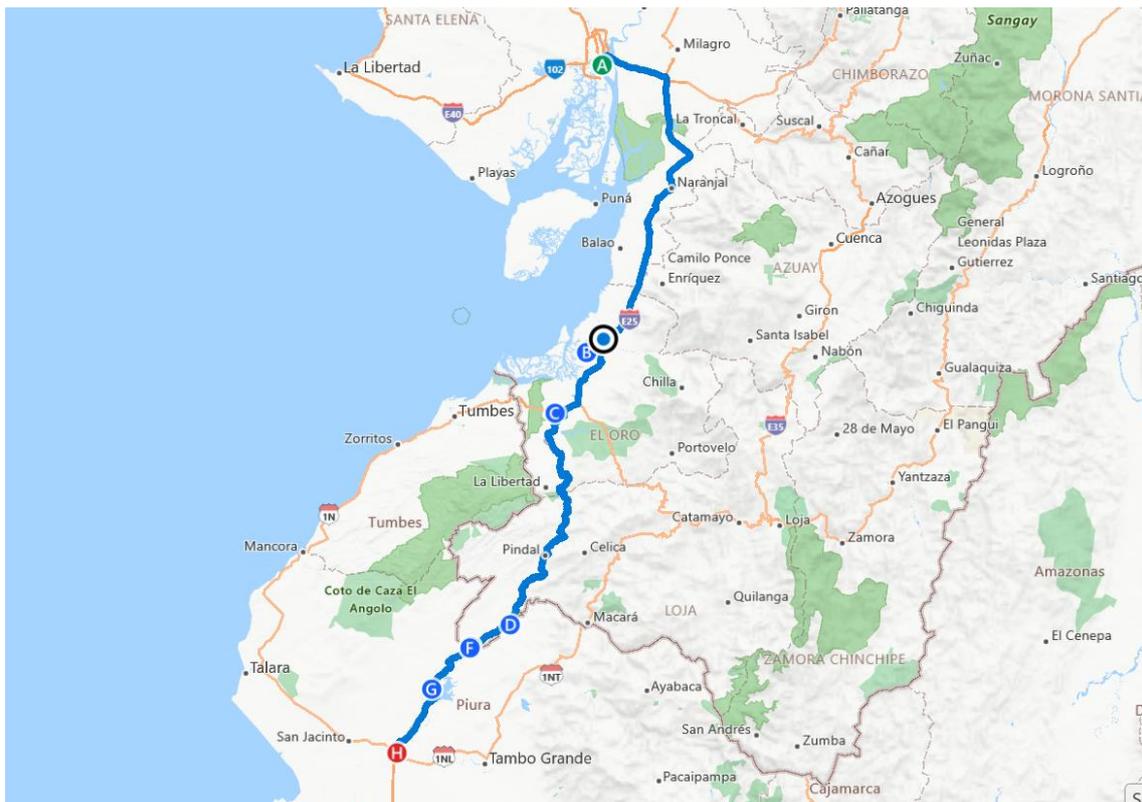


Nota: Elaboración propia en Google Maps, 2023

Como se puede apreciar en la figura 4 la dinámica de la carretera panamericana norte (Ecuador) y también del Perú. Este tramo es considerado como una de las carreteras más importantes para el transporte y logística, ya que tiene una extensión de 475km, conectando tanto las ciudades, pueblos y centros productivos e industriales entre Ecuador y Perú, un nodo de desarrollo en el norte de Perú (Zarumilla – Huaquillas).

De la misma forma el Banco de Desarrollo Interamericano (2018) afirma esta vía internacional ha tenido un impacto positivo en el aumento del comercio exterior y, en particular, en el tráfico vehicular anual, dado que el 40% del flujo de transporte que atraviesa este importante cruce fronterizo corresponde al transporte de carga y mercancías internacionales.

Ilustración 6. Vista satelital de segundo corredor vial desde Guayaquil a Lalamor (Ecuador) –Alamor a Sullana (Perú)



Fuente: Elaboración propia en Google Maps, 2023

En la Figura 5 nos indica otro eje vial, para el flujo comercial fronterizo entre ambos países, mismo que inicia desde Guayaquil-Machala (188km), Machala-Arenillas (50km), Arenillas-Zapotillo (145km), Zapotillo-Lalamor(22km), Lalamor-Alamor(1.7km), Alamor-Lancones(29km), hasta Lancones-Sunalla(40km).

De igual forma, el transporte marítimo involucra mercancías tanto petroleras como no petroleras comercializadas entre Ecuador y Perú. Los puertos principales del Ecuador ubicados en Guayaquil (TPG), Esmeraldas (TPE), Manta (TPM), Machala (Puerto Bolívar) y Posorja (DP WORLD), están conectados principalmente por el tipo de mercancía que trasladan en relación a las actividades de la zona. Además, los puertos marítimos más destacados de Perú incluyen a Callao, Pisco y Paita, los cuales sobresalen por su mayor volumen de tráfico y capacidad de almacenamiento en comparación con otros puertos

■ *Exportaciones de puertos ecuatorianos a puerto Callao (Perú).*

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Guayaquil	Callao	Evergreen	Directo	3	2 semanas
Esmeraldas	Callao	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Manta	Callao	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Puerto Bolívar	Callao	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Guayaquil	Callao	Hamburg Süd	Directo	2	2 semanas
Guayaquil	Callao	Maersk Line	Balboa (PABLB)	23	2 semanas
Guayaquil	Callao	CMA-CGM	Directo	2	2 semanas
Manta	Callao	Hapag-Lloyd	Guayaquil (ECGYE)	4	2 semanas

Guayaquil	Callao	Hapag-Lloyd	Directo	2	2 semanas
-----------	--------	-------------	---------	---	-----------

Fuente: Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-1> con base en las navieras

Importaciones de puerto Callao a puertos ecuatorianos (Perú).

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Callao	Esmeralda	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	1 semanas
Callao	Manta	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	1 semanas
Callao	Puerto Bolívar	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	1 semanas
Callao	Guayaquil	Hamburg Süd	Directo	1	1 semanas
Callao	Guayaquil	Evergreen	Directo	1	2 semanas
Callao	Manta	Hapag-Lloyd	Guayaquil (ECGYE)	4	2 semanas
Callao	Guayaquil	Hapag-Lloyd	Directo	1	2 semanas
Callao	Guayaquil	CMA-CGM	Directo	2	2 semanas
Callao	Esmeralda	Maersk Line	Balboa (PABLB)	14	2 semanas
Callao	Guayaquil	Maersk Line	Balboa (PABLB)	10	2 semanas

Fuente: Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-1> con base en las navieras

El Puerto del Callao, también conocido como Terminal Portuaria del Callao, es un puerto marítimo ubicado en la costa central del Perú, específicamente en el Pacífico sureste, y está integrado en la ciudad del Callao, que forma parte de la provincia constitucional del Callao (South Pacific Logistics, 2022).

Exportaciones de puertos ecuatorianos a puerto Pisco (Perú).

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Esmeraldas	Pisco	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE) - Callao (PECLL)	8	2 semanas
Manta	Pisco	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE) - Callao (PECLL)	8	2 semanas
Puerto Bolívar	Pisco	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE) - Callao (PECLL)	8	2 semanas
Guayaquil	Pisco	Hamburg Süd	Paita (PEPAI)	5	2 semanas

Fuente: Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-6> con base en las navieras

Importaciones de puerto Pisco a puertos ecuatorianos (Perú).

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Pisco	Esmeraldas	Hamburg Süd	Callao (PECLL) Guayaquil (ECGYE)	- 7	2 semanas
Pisco	Manta	Hamburg Süd	Callao (PECLL) Guayaquil (ECGYE)	- 7	2 semanas
Pisco	Puerto Bolívar	Hamburg Süd	Callao (PECLL) Guayaquil (ECGYE)	- 7	2 semanas
Pisco	Guayaquil	Hamburg Süd	Callao (PECLL)	4	1 semanas

Fuente: Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-6> con base en las navieras

El Terminal Portuario General de San Martín de Pisco, que es gestionado por la Terminal Portuario Paracas, se encuentra en la región de Punta Pejerrey, específicamente en las provincias de Ica y Pisco, así como en el distrito de Paracas. Está situado a una distancia de 280 kilómetros al sur del Puerto del Callao (South Pacific Logistics, 2022).

■ *Exportaciones de puertos ecuatorianos a puerto Paita (Perú).*

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Guayaquil	Paita	Evergreen	Directo	6	2 semanas
Esmeraldas	Paita	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Manta	Paita	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Puerto Bolívar	Paita	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	5	2 semanas
Guayaquil	Paita	Hamburg Süd	Directo	2	2 semanas
Manta	Paita	Hapag-Lloyd	Guayaquil (ECGYE)	11	2 semanas
Guayaquil	Paita	Hapag-Lloyd	Directo	2	2 semanas

Nota. Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-5> con base en las navieras

■ *Importaciones de puerto Paita a puertos ecuatorianos (Perú).*

Puerto Embarque	Puerto Descargue	Línea Naviera	Conexiones	Tránsito Días	Frecuencia
Paita	Esmeraldas	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	4	1 semanas

Paita	Manta	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	4	1 semanas
Paita	Puerto Bolívar	Hamburg Süd	Guayaquil (ECGYE)	4	1 semanas
Paita	Guayaquil	Hamburg Süd	Directo	1	1 semanas
Paita	Manta	Hapag-Lloyd	Guayaquil (ECGYE)	4	2 semanas
Paita	Guayaquil	Hapag-Lloyd	Directo	1	2 semanas
Paita	Guayaquil	CMA CGM	Directo	1	2 semanas

Nota: Realizado por <https://www.legiscomex.com/Documentos/RUTAS-SERVICIOS-ECUADOR-PERU-5> con base en las navieras

En los años recientes, se han enfocado en el progreso y la mejora de la infraestructura del Puerto de Paita, lo que lo ha posicionado como el segundo puerto más importante de Perú en cuanto al manejo de contenedores tanto de importación como de exportación, especialmente en la región norte del país.

Esto significa que, mientras que antes casi todas las exportaciones de Paita se transbordaban al Callao, ahora Paita se utiliza como puerto principal.

Además de acuerdo a los datos obtenidos, la frecuencia embarque y desembarcan de los buques tanto en puertos ecuatorianos como peruanos tienen poca frecuencia, aunque se ofrezcan diferentes servicios por los puertos y las líneas navieras. Tener en cuenta que los cargadores consultan los horarios de las líneas y toman opciones para alinearse a los mercados a través de la red de transporte marítimo, existente entre Ecuador y Perú.

Otra de las formas por la cual, se transportan diferentes tipos de mercancías es por vía aérea, específicamente en los aeropuertos de Guayaquil y Quito, movilizándose toneladas de mercancías y productos, de esas zonas. Por lo general, las empresas dedicadas a las manufacturas y productos procesados, optan por la logística marítima, respectivamente por costos, sin embargo estos aeropuertos son empleados únicamente para la exportación de productos perecibles como la ganadería, agricultura y silvicultura.

3.2.3. Clústeres logísticos

Los clústeres logísticos en la política de análisis de datos se refieren a redes geográficas estratégicas donde diversas empresas de la industria logística y de transporte se concentran en una ubicación específica. Estos grupos promueven la cooperación, la efectividad y el flujo de información entre las compañías, lo que conduce a una mejora en la recopilación de datos vinculados al comercio internacional y la cadena de suministro, elevando su calidad. La evaluación de datos dentro de estos grupos facilita la detección de tendencias, perfeccionamiento de las rutas de transporte, la disminución de gastos, la perfección de la estrategia logística y la toma de decisiones respaldadas con información precisa, todo ello con el propósito de impulsar la competitividad y el desarrollo a nivel global

En Ecuador, el MPCEIP se encarga de impulsar y recomendar la creación de los clústeres logísticos como parte integral de la Estrategia Nacional de Competitividad denominada 'Ecuador Compite'. Esto tiene como propósito evaluar el rendimiento logístico de las empresas de carga, así como de gremios, asociaciones, proveedores de servicios o productos y entidades gubernamentales.

3.2.4. Balanza comercial entre Ecuador y Perú

La balanza comercial constituye uno de los principales indicadores económicos para el análisis de datos, ya que refleja la situación económica y la competitividad internacional de una nación. Un superávit en la balanza comercial indica que el país vende más al extranjero de lo que compra, lo que puede provocar el desarrollo económico y producción de empleo. Por otro lado, un déficit señala que el país gasta más en importaciones que lo que ingresa por sus exportaciones, lo que puede ocasionar desequilibrios económicos y estrategias de política comercial. El análisis de estos datos es crucial para la toma de decisiones gubernamentales y empresariales, permitiendo la identificación de oportunidades y desafíos en el comercio internacional.

Hay que tener en cuenta que para Ecuador la balanza comercial se compone por, las exportaciones: No petroleras-Petroleras y por las importaciones: Por uso o destino económico. A continuación se presentan, el saldo comercial de las exportaciones entre las importaciones:

Balanza comercial Ecuador 2017-2021 (Miles de dólares)

ETIQUETA	AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO COMERCIAL (\$)	
DEL PRODUCTO		S ECUATORIANAS	ECUATORIANAS DESDE PERÚ (\$)		
		A PERÚ (\$)			
TODOS	LOS	2017	\$1.297.072	\$759.249	\$537.823
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2018	\$ 1.633.788	\$785.003	\$848.785
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2019	\$ 951.961	\$752.531	\$ 199424
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2020	\$ 419.171	\$599.950	-\$ 180.779
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2021	\$ 618.644	\$862.228	-\$ 243584
PRODUCTOS					

Nota. Datos obtenidos de Trademaps

En la Tabla 12 datos que nos da Trade Map, claramente revela que en Ecuador las importaciones fueron más significativas que las exportaciones en los años 2020 y 2021, lo que indica un déficit. Sin embargo, en los primeros tres años, comprendidos entre 2017 y 2019, se registró un superávit, lo que significa que las exportaciones superaron a las importaciones en lo que respecta a todos los productos ecuatorianos.

Entre los último año, cabe mencionar que las exportaciones crecieron un 26%, a diferencia que en los años anteriores en el 2020 cayó un 56% y en el 2019 un 42%. En cambio, en las importaciones del 2019 y 2020 estas se redujeron en un 2% y un 20%, respectivamente.

Por otra parte, al igual que la balanza comercial del Ecuador, Perú representa las exportaciones con productos tradicionales y no tradicionales, y las importaciones con bienes de consumo y su destino. A continuación la balanza comercial de Perú:

■ *Balanza comercial Perú 2017-2021(Miles de dólares)*

ETIQUETA	AÑO	EXPORTACIONES DE	IMPORTACIONES	SALDO	
DEL		PERÚ A ECUADOR (\$)	PERUANAS	DESDE	
PRODUCTO			ECUADOR (\$)	COMERCIAL	
				(\$)	
TODOS	LOS	2017	\$44.918	\$38.652	\$6.266
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2018	\$48.942	\$41.893	\$7.049
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2019	\$47.980	\$41.160	\$6.820
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2020	\$42.905	\$34.743	\$8.162
PRODUCTOS					
TODOS	LOS	2021	\$63.106	\$48.354	\$14.752
PRODUCTOS					

Nota: Datos obtenidos del Banco Central de Reserva del Perú

Según la información proporcionada en la tabla 13, las exportaciones son más representativas que las importaciones en el periodo del 2017-2021, por la cual existe un superávit, dando a entender que Perú presenta una buena balanza comercial, de acuerdo con el saldo comercial positivo. En los últimos años, cabe mencionar que las exportaciones crecieron un 47%, a diferencia que en los años anteriores en el 2020 cayó un 11% y en el 2019 un 2%. En cambio, en las importaciones del 2019 y 2020 estas se redujeron en un 2% y un 16%, respectivamente.

CAPITULO IV

4. Discusión de los resultados.

Podemos decir que dentro de la investigación como análisis comparativo, se puede ver reflejado que aproximadamente el 40% del transporte terrestre, es representado por agentes de carga internacional y comercialización de productos, transportan mercancía por el nodo fronterizo de Huaquillas (Perú)-Aguas Verdes (Ecuador), y por Lalamor (Perú)-Alamor (Ecuador), ejes viales de suma importancia para ambos países. Aunque tanto Ecuador como Perú, han hecho un esfuerzo con la construcción de otros ejes viales, que no se tomó encuentra dentro de la investigación como el de Loja-Macara-Sullana, Loja-Zumba-Namballe y Santiago de Méndez-Zaramiriza.

Por una parte según Pérez y Orozco (2023), menciona que el transcurso de unificación de las naciones de Centroamérica es uno de los más antiguos de América Latina, teniendo sus inicios en 1951 con la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos y su continuación en 1960, tomando como base el autor menciona que países centroamericanos poseen una mejor integración, desde un punto de vista comercial y regional, sin embargo Ecuador y Perú, también poseen una buena relación basada en diverso acuerdos estratégicos de cooperación regional y comercial, por ende también poseen un plan binacional para la integración y conectividad entre ambos países.

Perú, además de formar parte de diversos bloques comerciales, ha logrado una mayor expansión en los mercados latinoamericano, europeo y asiático. Aunque Ecuador también mantiene relaciones con algunos bloques comerciales, es importante destacar que estas relaciones son más limitadas en comparación con los amplios acuerdos celebrados por otros países. Sin embargo, en el 2019 se han establecido convenios en marco de cooperación, apoyo interinstitucional, de inversión, como herramientas de acción para el fortalecimiento de las relaciones fronterizas-económicas de ambos países. Las direcciones del comercio internacional de mercancías se ven influenciadas por las políticas comerciales y las negociaciones multilaterales (Hidalgo, 2018).

Así mismo, en el 2020 y 2021, de acuerdo con el Plan binacional de la Región Fronteriza, se celebraron varios convenios de apoyo, cartas de compromiso, adendas y demás, como parte de los convenios interinstitucionales, realizados durante este periodo de tiempo. Por consiguiente, actualmente entre 2022 y 2023, se han seguido, instaurando convenios y acuerdos, en los cuales han participado emprendimientos e instituciones privadas y públicas; generando así la activación de la economía, potenciando el desarrollo y crecimiento dinámico.

De igual forma, Ecuador ha mantenido su perfil como un país principalmente orientado hacia la exportación de productos específicos, centrándose en ciertos productos estratégicos. Entre los principales productos comerciados con Perú se destacan los Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso con código 2709000000 , madera o manufacturas de madera con código 4410190000 y cobre y sus manufacturas con código 2603000000, los cuales han reflejado una participación considerable en contexto a lo que Ecuador exporta a Perú y Perú importa desde Ecuador.

Por consiguiente, los productos importados de Perú son preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales con código 2309909018, Alambre de cobre refinado con código 7408110000, Aceites medios y preparaciones, de petróleo o de mineral bituminoso con código 2710193800 y productos para consumo animal como los la harina, polvo y «pellets», de carne, despojos, pescado o de crustáceos con código 2301201100. En esencia, con el análisis espejo y los datos obtenidos tanto de las exportaciones como importaciones de ambos países, se ha logrado evidenciar los principales productos comercializados, teniendo en cuenta que coinciden y muestran una participación importante en la economía de estos países.

De igual forma, el transporte internacional marítimo influye bastante en la economía, ya que al ser más dinámico ofrece mayores oportunidades para el acceso a mercados más globales, la facilitación de importación y exportación de productos claves, como los antes mencionados. Así mismo Monteagudo, (2022, p. 26) afirma que “El transporte marítimo está intrínsecamente vinculado con el comercio internacional y el desarrollo sostenible”. Por ello, la infraestructura portuaria es esencial, tanto en los puertos ecuatorianos como peruanos.

Además de acuerdo con los datos obtenidos se evidencio una frecuencia de una a dos semanas de salida de buques de los principales puertos de Ecuador (Puerto de Guayaquil, Puerto de Esmeralda, Puerto de manta, Puerto bolívar Machala) hacia Perú (Puerto de Callao, Puerto de Pisco y Puerto Paita). Las líneas navieras que más frecuentan desde los principales puertos de Ecuador son Evergreen, Hamburg Süd, Maersk Line, CMA-CGM y Hapag-Lloyd, que como puerto de descargue esta Callao, Pisco y Paita.

De igual forma las rutas marítimas de Perú cubren parte del continente americano que van des Sudamérica hasta Norte América, a puntos de destino que conectan desde Puerto Callao hasta puertos centroamericanos como de Corinto y Quetzal, que a su vez conectar pon Puerto de Guayaquil. De acuerdo con el SIICEX, esta ruta tiene un tiempo de travesía de entre 06 a 13 días (Costa centroamericana), mientras que ruta Norte Europa, el tiempo es de 30-34 días, dependiendo el destino.

El transporte aéreo también participa dentro del intercambio comercial, pero más con carga específica, principalmente productos del sector minero, percedero e industrial, e importa todo tipo de mercancías. Según Bravo, Rivera et ál., (2021, p. 96) mencionan que “es una actividad de carácter imprescindible, pues está fuertemente vinculada a los distintos sectores de la economía”.

La balanza comercial para Ecuador en los últimos dos años ha presentado un déficit, mientras que para Perú, en los últimos años se ha mantenido con un superávit por encima de sus importaciones realizadas; de cierta forma entre algunos factores que determinan esto se encuentra la diferencia de demanda en el sector exportador, el cambio de divisas, las políticas comercial, acuerdos o tratados celebrados con diferentes países o alianzas con bloques comerciales, entre otros.

Por ello se concluye, que la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú, está vinculada con la regulación de acuerdos comerciales y estratégicos para la amplitud de políticas y normativas que fomenten la circulación de mercancías en ambos territorios, además el desempeño logístico que se ha observado por ambos países muestra que se encuentran en puestos casi similares, pero con una puntuación distinta, debido a los parámetros mencionados en la tabla 1 y los obstáculos de gestión

se han identificado diferentes tipos que van desde los técnicos hasta los de carácter interno que cada país enfrenta.

CONCLUSIONES

- Con la investigación de nuestra tesis hemos llegado a la conclusión de que la gestión del comercio internacional entre Ecuador y Perú durante el periodo 2017-2021, inicialmente ha estado marcado por disputas territoriales y un proceso extenso de negaciones a partir de acuerdos comerciales y la colaboración de diálogo con Perú. Por ello, mediante la información y datos obtenidos, tanto Ecuador como Perú conservaron una economía equilibrada, marcada por una pandemia y en algunos años, por un déficit en su balanza comercial. En cuanto a las rutas logísticas, existen varios corredores logísticos, nodos fronterizos y rutas tanto marítimas como áreas para el flujo comercial.
- Durante el periodo 2017-2021, se ha evidenciado que la gestión del comercio internacional se basa principalmente por los acuerdos comerciales y regionales, que ayudan a la integración y colaboración económica por ambos, además el plan binacional aprobado en el 1998, fue un catalizador para las negociaciones e integración fronteriza.
- A través de la gestión se puede tomar decisiones y coordinar actividades para así poder lograr los resultados deseados, en cuanto al comercio internacional se hizo referencia al flujo de los bienes y servicios a través de Ecuador y Perú en el periodo 2017-2021. Tomamos en cuenta las rutas logísticas que existen, los convenios y tratados de dichos países
- La logística llegó a ser reconocida como la gestión estratégica de la adquisición, traslación y almacenamiento de productos acabados que se comercializan entre Ecuador y Perú, esta sería la parte fundamental no solo de las empresas, sino de ambos países.
- En esta investigación Ecuador y Perú son los actores principales en la historia de la zona fronteriza. El comercio es el sustento de este sector y sus identidades son conscientes de los problemas sociales que enfrentan en otras partes del país, una de las complicaciones más grande que existe es el contrabando.
- La política de comercio se encuentra dentro de Plan Nacional de Desarrollo, de cada gobierno y se fundamenta bajo la constitución.
- La esencia de la política de análisis de datos que plateamos, se basa en la recopilación de datos de los productos que se comercializan entre Ecuador-Perú,

las rutas más empleadas para el traslado de las mercancías, para así establecer principios y recomendaciones, mediante herramientas para el análisis de datos del comercio internacional entre Ecuador y Perú en el año 2017-2021.

RECOMENDACIONES

- Las rutas logísticas que se han propuesto en la investigación, forman parte de un conjunto de ejes viales, nodos fronterizos y puntos donde se localizan los puertos y zonas más importantes de flujo comercial, por el cual las empresas de carga o logísticas pueden emplearlas. Además, el transporte marítimo presenta un flujo comercial muy diferente a entre Ecuador y Perú, ya que en Perú, al contar con más relaciones comerciales con más países, logra una mayor amplitud de su mercado.
- La competitividad del comercio bilateral debe fortalecerse a través de procesos especializados de exportación de productos para obtener un certificado de calidad para los mismos, lo que exige el cumplimiento de normas y técnicas, por lo que se recomienda aprovecharlo, pero respetar a las personas y la naturaleza y garantizar que las medidas y normas existentes no sean barreras técnicas al comercio bilateral.
- Para equilibrar la balanza comercial no petrolera con Perú, es imperativo que el gobierno de gobierno intente reducir el déficit comercial a través de la inversión extranjera, apoyando al sector manufacturero y preferiblemente a la producción nacional. promover los sectores industrial y agrícola. Además de considerar el entorno empresarial del Ecuador, contamos con importantes acuerdos comerciales que realmente satisfacen las necesidades específicas de los sectores exportadores del país.

-

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez, P. (2019). *ANÁLISIS EXPORTACIONES NO PETROLERAS ECUATORIANAS: Junio 2019*. Guayaquil: Ministerio de Produccion. Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/informe-mensual-de-comercio-agosto-2019/>
- Arciniegas, H. (2014). DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL Y LA COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA. *Integracion y Comercio*, 1-155. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/66942406/Revista_20Integraci_C3_B3n_20__20Comercio_20N_C2_B0_2038-libre.pdf?1620542109=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DRevista_Integracion_and_Comercio_Ano_18.pdf&Expires=1678226416&Signature=fxoHK5
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLO . (03 de 05 de 2018). *El aumento de la capacidad de la Autopista Internacional Norte permitirá una mayor competitividad, fluidez y seguridad en el principal corredor de integración entre ambos países.* Obtenido de <https://conexionintal.iadb.org/2018/05/30/actividades-1/>
- Banco mundial. (2018). *Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy*. Washington: Banco mundial. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
- Benavides, L. (2011). *GESTION, LIDERAZGO Y VALORES EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA UNIDAD EDUCATIVA “SAN JUAN DE BUCAY” DEL CANTON*

GENERAL ANTONIO ELIZALDE (BUCAY). DURANTE PERIODO 2010 -2011.

Obtenido de

https://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/2039/3/Benavides_Gaibor_Luis_Hernan.pdf

Bravo, M., Rivera, F., Pacheco, A., & Avila, A. (2021). ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE AÉREO DE ECUADOR. *Revista ECA Sinergia*, 13(1), 93-101. doi:https://doi.org/10.33936/eca_sinergia.v13i1.3172

Cafiero, J. (2005). Modelos Gravitacionales para el Análisis del Comercio Exterior. *Revista del CEI Comercio Exterior e Integración*, 77-89. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/50580828/4_modelos_gravitacionales_para_el_analisis_del_comercio-libre.pdf?1480293528=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DModelos_gravitacionales_para_el_analisis.pdf&Expires=1677597100&Signature=eZvuAM

Ceballos, A. (23 de 04 de 2022). *comercio y aduanas* . Obtenido de <https://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/que-es-comercio-internacional/>

Chiavenato. (2016). Gestion administrativa . *Gestion administrativa* , 109-112.

Cortes, J., Bedoya, Á., & Serna, M. (2020). Mejora del proceso de distribución en una empresa de transporte. *Investigación Administrativa*, 1-17. doi:2448-7678

Donoso, C. (2009). *Ecuador-Perú Evaluación de una década de paz y desarrollo.*

Ecuador: FLACSO. Obtenido de

<https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43538.pdf>

- Espinoza, M., & Gallegos, D. (2019). Benchmarking, ¿cómo y de dónde?: una revisión sistemática de la literatura. *REVISTA ESPACIOS*, 1-16. Recuperado el 02 de 03 de 2023, de <http://www.ifac.portafolio.revistaespacios.com/a19v40n37/19403716.html>
- Fernandez, I., & Cervantes, M. (2019). El desarrollo sostenible como imperativo estratégico: el contexto de la pequeña y mediana empresa latinoamericana. *Revista Lasallista de Investigación*, 28-43. doi:<https://doi.org/10.22507/rli.v16n2a3>
- Freire, C., Carrera, F., Hurtado, G., & Matute, J. (2022). Análisis de las relaciones internacionales del Ecuador con la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para determinar su efecto en el flujo del comercio internacional de la región. *Información tecnológica*, 33(1), 25-34. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642022000100025>
- Garmendia, J. (2020). Niveles de competencia en el mercado doméstico de transporte aéreo en Colombia y comparativa con nueve economías. *Revista mexicana de economía y finanzas*, 227-240. doi:<https://doi.org/10.21919/remef.v15i2.367>
- González, A., Armas, T., & Poblete, P. (2019). LA JUSTICIA INDÍGENA EN ECUADOR: EL CASO DE LA COMUNIDAD DE TUNTATACTO. *Revista Prisma Social*, 1-19. doi: 1989-3469
- Guevara Jaramillo, A. E. (2018). Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/12952>
- Guillen, C. (2021). *BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA*. Quito: PPL Impresores .

- Hidalgo, R. (2018). Tendencias del comercio internacional de bienes, políticas comerciales y negociaciones multilaterales. *Economía y Desarrollo*, 135-153. doi:0252-8584
- Lalanne, Á., & Sánchez, G. (2019). Evaluación del impacto de acuerdos comerciales. *ESTUDIOS Y PERSPECTIVAS*(41). Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45070/1/S1901153_es.pdf
- Lima, O., Breval, S., Rodríguez, C., & Follmann, N. (2017). Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 25(2), 264-276la. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052017000200264>
- Lopez, A. (2016). Gestión y diseño: Convergencia disciplinar. *Pensamiento y gestión*(40), 131-158. doi:<http://dx.doi.org/10.14482/pege.40.8808>
- López, L., & García, E. (2021). Comercio internacional, prosperidad y desigualdad en la globalización. *Apuntes del Cenes*, 133-164. doi:<https://doi.org/10.19053/01203053.v40.n71.2021.11736>
- Macas, G. (2016). *ECUADOR Y SU FUTURO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL*. Obtenido de <https://ecotec.edu.ec/content/uploads/investigacion/libros/ecuador-futuro-comercio.pdf>
- Macías, M., Mero, C., Montalve, J., & Granoble, P. (2020). Exportaciones ecuatorianas: un análisis a la producción no afectada por la emergencia sanitaria. *Revista Ciencias técnicas y aplicadas*, 90-103. doi:2550-682X

- Mancheno, M., Gamboa, J., & Villalba, R. (2018). Caracterización de la logística comercial y su evolución. *Publicando*, 5(15), 817-833. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/236644507.pdf>
- Marciniak, R. (2017). El benchmarking como herramienta de mejora de la calidad de la educación universitaria. *REVISTA EDUCAR*, 171-207. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3421/342149105010.pdf>
- Maryury, R. (2015). *PLAN DE EXPORTACIÓN PARA EL PROCESO DOCUMENTARIO DE LA ASOCIACIÓN UROCAL EN LA PROVINCIA DE EL ORO*. Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/4088>
- Monteagudo, P. (2022). Los ODS y el transporte marítimo en México: el marco legal internacional para alcanzar las metas del ODS 3 buena salud y del ODS 13 acción por el clima. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 52(136), 24-38. doi:<https://doi.org/10.18566/rfdcp.v52n136.a02>
- Mora, E. (2008). *RESUMEN DE HISTORIA DEL ECUADOR* . Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/836/1/AYALAE-CON0001-RESUMEN.pdf>
- Navas, L. (2015). *ANÁLISIS CUALITATIVO ESTUDIO DE ESTADÍSTICAS ESPEJO COMERCIO EXTERIOR DE BIENES* . Obtenido de <https://docplayer.es/42274455-Analisis-cualitativo-estudio-de-estadisticas-espejo-comercio-exterior-de-bienes-lilian-andrea-guio-navas.html>
- OEA. (2019). *Organización de los Estados Americanos*. Obtenido de http://www.oas.org/es/temas/tratados_acuerdos.asp

- Ordoñez, L., Luzuriaga, L., Flores, A., & García, P. (2019). Elasticidad-renta del comercio bilateral mediante el Modelo Gravitacional. Caso Ecuador. *Revista Economía y Política*, 1-22. doi:2477-9075
- Ordoñez, L., Luzuriaga, L., Flores, A., & García, P. (2019). Elasticidad-renta del comercio bilateral mediante el Modelo Gravitacional. Caso Ecuador. *Revista Economía y Política*, 1-22. doi:2477-9075
- Peersman, & Greet. (2014). .Sinopsis: Métodos de recolección y análisis de datos en la evaluación de impacto. *Sinopsis de la evaluación de impacto n° 10*, 1-22. Obtenido de https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/brief_10_data_collection_analysis_spa.pdf
- Peña, S. (2017). *Análisis de datos*. Bogota: Fondo editorial Areandino. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/326425169.pdf>
- Peréz, R., & Orozco, R. (2023). Análisis de la integración comercial centroamericana desde la perspectiva del valor agregado intrarregional. *Revista de la CEPAL*, 61-80. doi:1682-0908
- Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador - Perú*. (s.f.). Obtenido de <https://planbinacional.org.ec/convenios-interinstitucionales/>
- PROECUADOR. (15 de 11 de 2018). *Convenio entre PRO ECUADOR y CEDIA busca beneficiar al sector empresarial ecuatoriano*. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/convenio-entre-pro-ecuador-y-cedia-busca-beneficiar-al-sector-empresarial-ecuatoriano/>
- PROECUADOR. (05 de 09 de 2018). *PERU: PERFIL LOGISTICO*. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/perfil-logistico-de-peru-2018/>

- Quintero, A., & Sotomayor, J. (2018). *TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCION DEL TÍTULO DE INGENIERAS COMERCIALES*. Obtenido de PROPUESTA DE MEJORA DEL PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRAMACOEXPRESS CIA.LTDA DEL CANTÓN DURÁN: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28590/1/TESIS%20Quintero-Sotomayor.pdf>
- Quito, C. d. (s.f.). Obtenido de <https://ccq.ec/wp-content/uploads/2020/11/Informe-03-Ecuador-Per%C3%BA.pdf>
- Reyes, P., & Macías, D. (2021). Integración comercial y comercio exterior en el Mercosur: 1962-2013. *Revista de coyuntura y perspectiva*, 77-104. doi:2415-0630
- Rodriguez, C., & Pardo, S. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. *Ensayos de Economía*. doi:<https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75022>
- Rojas, J. (2018). Barreras arancelarias y no arancelarias como restricciones al comercio internacional. *Revista Venezolana de Gerencia*, 543-558. doi:1315-9984
- Sanchez, M., Zambrano, C., & Bocca, F. (2009). EL ROL DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL ECUADOR: ANTECEDENTES Y PERSPECTIVAS. *Space*, 1-9. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/531/1/1035.pdf>
- Sánchez, R., & Weiker, F. (21 de 09 de 2020). *CEPAL*. Obtenido de LOGÍSTICA INTERNACIONAL POSPANDEMIA: ANÁLISIS DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL POSPANDEMIA: ANÁLISIS DE LA CONTENEDORES: https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletinmaritimo72_esp.pdf

- Segovia, F., Espinoza, F., & Flores, W. (2019). Teorías del comercio internacional: líderes mundiales a nivel comercial – 2018. *Revista publicano*, 50-62.
- Soares, D., Seraphico, M., Moura, N., Braga, H., & Ferreira, R. (2021). The efficiency of container terminals in the northern region of Brazil. 72. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jup.2021.101278>.
- South Pacific Logistics. (19 de 07 de 2022). *Los 3 principales puertos marítimos de Perú*. Obtenido de <https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru>
- Torres, A. (2018). Logística del comercio internacional de la región de la Cuenca del Pacífico a través del Análisis Envolvente de Datos Network. *Contaduría y administración*, 1-18. doi:<https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2018.1359>
- Valenzo, M., Valencia, J., & Martinez, J. (2009). *LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA EN LATINOAMÉRICA: Un comparativo entre el Índice Logístico y la Propuesta Metodológica*. Obtenido de Repositorio de la red internacional de investigadores en competitividad: <https://riico.net/index.php/riico/article/view/865/533>
- Wallach, L. (2015). Los espejismos del libre comercio. *TLCAN*, 11.
- Wilmsmeier, G., Monios, J., & Ballén, A. (2021). Port system evolution in Ecuador – Migration, location splitting or specialisation? *Journal of Transport Geography*, 93. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103042>
- Wiltshire, J., Jaimurzina, A., & Chauvet, P. (2017). *CEPAL*. Obtenido de Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política:

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/3b1e7acc-2c7a-4968-9f5d-4c548cbf455f/content>

Yaselga, E., & Aguirre, I. (2018). MODELO GRAVITACIONAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL PARA ECUADOR 2007-2017. *CUESTIONES ECONÓMICAS*, 135-176. doi:2697-3367

Kent, J. L. & Flint, D. J. (1997). Perspectives on the evolution of logistics thought. *Journal of Business Logistics*, 18(2), 15-29.

Faichin, E. (2018). *Modelo de gestión logística para disminuir costos logísticos en ferretería Ruiz S.A.C. Tesis para optar el título profesional de Licenciado en Administración, Universidad Nacional de Cajamarca*. Obtenido de <https://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/2099/tesis%20ERIKA%20ROXANA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>