



Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN: 1390-938x

N° 31 Julio – septiembre 2022

Análisis de las reformas al sistema de importación courier, categoría 4x4 en el comercio exterior ecuatoriano, periodo 2010 al 2020 pp. 57 - 77

Criollo Rubio, Juan Carlos

Universidad de las Fuerzas Armadas

Sangolquí - Ecuador

Av. General Rumiñahui

juancriollo17@hotmail.es

Resumen

El objetivo del siguiente artículo es analizar las reformas 059, 023 y 033; emitidas por el Comité de Comercio Exterior, en donde se demuestra las afectaciones que tuvo la industria nacional, mediante la recopilación e investigación de información con un enfoque descriptivo; y también, basado en la entrevista realizada al coordinador logístico de una agencia de aduana, recopilando los criterios y razones, que llevaron a la implementación de dichas reformas en el comercio exterior ecuatoriano. El carácter restrictivo que impuso el gobierno a partir de la resolución 023 de 2014, determinó un cambio en la tendencia creciente de las importaciones de mensajería acelerada categoría B. A través de las estadísticas nacionales, se pudo evidenciar el comportamiento de 2015 en adelante, generando una leve recuperación, pese al limitante de la tarifa arancelaria de los 42 dólares y su cupo anual. Aun reconociendo la exención de este rubro para migrantes ecuatorianos, según la resolución 033, los consumidores nacionales continuaban importando, generando una recaudación de más de 20 millones para el Estado, pero dejando en incertidumbre al mercado inicialmente afectado.

Palabras clave

Comercio exterior, reformas, industria nacional, competitividad, importaciones

Abstract

The objective of the following article is to analyze the reforms 059, 023 and 033; issued by the Foreign Trade Committee, where the damages suffered by the national industry are demonstrated, through the collection and investigation of information with a descriptive approach; and also, based on the interview with the logistics coordinator of a customs agency, compiling the criteria and reasons that led to the implementation of these reforms in Ecuadorian foreign trade. The restrictive nature imposed by the government from resolution 023 of 2014, determined a change in the growing trend of category B accelerated courier imports. Through national statistics, it was possible to evidence the behavior from 2015 onwards, generating a slight recovery, despite the limitation of the tariff rate of 42 dollars and its annual quota. Even acknowledging the exemption of this item for Ecuadorian migrants, according to resolution 033, national consumers continued to import, generating a collection of more than 20 million for the State, but leaving the initially affected market in uncertainty.

keywords

Foreign trade, reforms, national industry, competitiveness, imports

Históricamente, la imagen internacional del Ecuador se ha caracterizado como agro exportador y productor, destacando la importancia que tiene su industria, en el beneficio económico que brinda su producción nacional en cifras. Según un estudio por parte de la revista Ekos, para el año 2004 el sector de minas y petróleo, reflejaba el 13,2% del Producto Interno Bruto, mientras que para el 2014, ahora sería el manufacturero con el 11,8%, demostrando así, una modernización en procesos que el país ha optado para aprovechar sus recursos y materia prima, llevándolo hasta el siguiente escalón, para fijar su visión en la oferta nacional y exportable de productos terminados, a medida que continúen las mejoras en economía y desarrollo industrial para su facilitación (Revista Ekos, 2015).

El comercio exterior, a través de los años en que se ha venido ejerciendo su práctica, también se ha considerado como un elemento clave para el mantenimiento próspero de la industria, pues su accionar, más allá de los intercambios de bienes que se efectúan entre países, se ha caracterizado por proveer materias y bienes que en el país se necesitan, pero no se localizan; o que a su vez, actúa como oportunidad para dar a conocer, los productos del mercado ecuatoriano a territorios extranjeros, generando beneficios y relaciones comerciales, además de un notorio reconocimiento.

Ante los dos criterios expuestos, se pensaría que lo ideal sería un incremento en las exportaciones a medida que la producción en el Ecuador avanza. Sin embargo, el comercio internacional abarca más que solo vender hacia otros países; y es por esa razón, que las importaciones también se deben contemplar junto a su repercusión, en la competitividad del mercado local.

El abastecimiento, es el principal justificante para defender la adquisición de bienes. El consumidor ecuatoriano, ha impulsado un flujo comercial hacia territorios con alto potencial, como lo son Estados Unidos y España, que hasta 2019 mostraron resultados en valores de 69 millones de dólares en despachos de correo acelerado (Veritrade, 2019). Pero sobre esta actividad comercial, es necesario recalcar que los motivos de importar no han sido a través de una necesidad surgida a partir de la escasez, ya que, a medida que se fueron analizando las estadísticas y datos, se descubrió que la población adquiriría productos que también se encontraban en el Ecuador (salvo que a un precio más elevado).

Desde la perspectiva gubernamental, la opción de ejercer medidas proteccionistas que permitan salvaguardar su industria para incentivar la madurez y mejorar la producción habitual, se hallaría como una gran posibilidad. El aviso de reformas a la importación de

mensajería acelerada causaría una gran incertidumbre en la población, al mencionarse recargos en sus compras y a su vez, un límite anual. Expertos en el tema, ya habían pronunciado su preocupación con anterioridad, frente a las medidas tomadas por el gobierno, elevando los aranceles para defender a una industria nacional sin competencia foránea.

El sistema de importación, categoría 4x4, otorgaba la posibilidad para que los consumidores, ingresaran productos para su uso personal, provenientes de varias partes del extranjero sin recargos. Las empresas dedicadas a este servicio, así como quienes importaban, se beneficiaban de esta actividad, ya que los bienes grababan un precio mucho más bajo, en comparación a los existentes en el mercado local. Como consecuencia de esta práctica, la industria nacional se vio en desventaja, perdiendo competitividad y afectando a los productores y comerciantes ecuatorianos. Para entender cada uno de los criterios que llevaron a las resoluciones emitidas por el gobierno, fue necesario repasar y estudiar la estructura productiva del Ecuador en los años señalados, las políticas implantadas y cómo se encontraba la situación de los sectores aparentemente afectados.

La estructura productiva del Ecuador es reconocida principalmente por las actividades basadas en productos primarios, como resultado de la trayectoria agrícola que lo ha caracterizado, mientras que la producción manufacturera, todavía no alcanza la relevancia necesaria para ocupar el primer puesto. Esta realidad histórica, ha dejado una imagen internacional del país como una zona intermedia de ingresos, reflejando su incertidumbre entre la prosperidad y pobreza en cada uno de los extremos (Caria y Domínguez, 2015).

El sector industrial ecuatoriano, está caracterizado por la presencia de ramas que tienen relación a los recursos y a la fuerza productiva del trabajo; mientras que, por otra parte, existe un menor número de ramas de ingeniería. Para el año 2013, los grupos sectoriales en la manufactura con relación a la ingeniería reflejaban cifras por debajo del 10% del empleo, junto con el valor agregado industrial nacional. El sector de la fuerza productiva concentraba el 41% del empleo, junto con el 17% del valor agregado manufacturero (Garzon y Palacios, 2016, p.12).

Al generar un entendimiento sobre los datos recopilados, se evidencia la vinculación débil que existe entre la acumulación de recursos naturales y un progreso en lo económico y social, que solo se queda como una posibilidad. A partir de la investigación por la estructura del Ecuador, se detectó la necesidad de complementar estrategias de industrialización, que contribuyan al desarrollo tecnológico esperado. Según las

Criollo Rubio, Juan Carlos
estimaciones del Banco Mundial, la renta que se genera a partir de los recursos naturales en el Ecuador ocupa un lugar destacado en su economía, con un alrededor del 20 % del PIB, como promedio durante los años 2003 al 2012 (Canelos, 2019).

Para conocer más a fondo a la industria ecuatoriana, se había establecido un análisis de las divisiones que componen a las firmas manufactureras, bajo la composición en la clasificación internacional uniforme, empleado para la categorización de las industrias (CIU). Al hablar de números, para el año 2013, la elaboración de alimentos se posicionaba con el 17,8% del montón de organizaciones que se dedicaban a la manufactura. Le seguirían las producciones de prendas de vestir con 10,6%, reparación de equipo e instalación de maquinaria con 9,9%; entre las más destacadas (Garzon y Palacios, 2016, p.17).

Si se comparara la cantidad de organizaciones existentes entre 2010 a 2013, se mostraría que la elaboración de alimentos fue la de mayor importancia por las cantidades de negocios que han ido en aumento en un 9,6%, con el incremento de 318 firmas en el periodo transcurrido. Aun así, recordando a las demás ramas que también guardan importancia, se destaca la participación y crecimiento que también registraron industrias relacionadas al transporte, prendas de vestir y metales, que juntas permitieron la expansión registrada durante el periodo en cuestión (Garzon y Palacios, 2016, p.18).

Dentro de las ramas sectoriales, se había identificado que la dinámica con relación a la industria manufacturera en su interior se sostenía por la apertura de empresas que los equipos de transporte, productos de metal, prendas de vestir y productos de madera y muebles, generaban en su sector. La volatilidad que caracterizaría una vez más a este segmento sería que, así como sus nacimientos, también eran las ramas que más pérdidas de actividades tenían, destacando la industria textil y maderera, como los mayores ejemplos (Bermeo y Cárdenas, 2020). La industria manufacturera pese a su situación sensible por mostrar altos y bajos niveles durante ciertos periodos de años se ha observado que posee una de las tasas de permanencia más elevadas, según las estadísticas registradas. De las empresas adheridas desde 2009, se comprobó que el 76% todavía permanecían activas posterior a los 4 años (Garzon y Palacios, 2016, p.23).

Dentro de las ventas que se expresan en términos nominales, la industria manufacturera, se ha llevado el lugar del segundo rubro más importante, solo por detrás del sector de comercio que aportaba un 40,9% para 2013. En cuanto al rubro de contribución de la manufacturera, fue del 22,9%, en donde le seguirían el sector de servicios y el de minas y petróleos con un 20,3% y 11,5% respectivamente. A través de

esta muestra de comportamientos, se detecta que, dado el mayor crecimiento de otros sectores, la manufactura se caracteriza por poseer pesos relativos en la economía ecuatoriana. En 2009, las ventas representaron el 25,1%, alcanzando el 22,9% para 2013 (Garzon y Tamayo, 2016, p.26).

Para el final del año 2013, la justificación para la variación en las ventas del 55,6%, se había explicado de entre las surgidas en 2010 a 2013 (Garzón y Tamayo, 2016, p.27). Esto conlleva a demostrar la importancia que tuvieron las nuevas organizaciones en su dinamismo y aporte al crecimiento. En complemento con el incremento, la demanda de insumos y bienes terminados por parte de otros sectores, como lo son la construcción, permitieron el posicionamiento de la actividad manufacturera, por lo que, pese a las recesiones económicas experimentadas, las medidas de restricción comercial que se dieron en aquellos años tuvieron ciertos beneficios para la industria.

Las políticas que se implementan desencadenan variaciones en los crecimientos sectoriales analizados. La restricción que se ejerció en las importaciones destaca como uno de los mayores ejemplos en que se refleja, la aplicación e intención por el cambio de la matriz productiva. En el Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversión (COPCI), la justificación para estas medidas es que generen la suficiente contribución al incremento de la producción y al desarrollo de la industria nacional en su conjunto (COPCI, 2010).

En el informe " Análisis Económico y de Industrias Latinoamérica. La hora de las reformas estructurales", con publicación en mayo de 2015 por la Consultora Deloitte, se destaca que la región necesita de forma impostergable, una estrategia que permita el crecimiento sustentado para mejorar los niveles de productividad. Sobre esta propuesta, se considera al entorno internacional y cómo la recuperación interna, son vitales para evitar el fracaso en el proceso de aquella estrategia, ya que de no aplicarse entendiendo todos los factores que conllevan en el entorno determinado, podría significar un riesgo de terminar inmerso, en una situación de bajo crecimiento económico, político y social (Apaz y Otraviano, 2015).

El criterio sobre el fortalecimiento de la industria es compartido por estudios publicados de la CEPAL, quienes concuerdan que estas acciones, fomentarán una condición necesaria para generar mejores ambientes sociales y laborales, para que, a su vez, posean una distribución de ingresos más equitativa e igualitaria. El camino para llegar a estos resultados es la aplicación de políticas industriales a largo plazo, para que así los países puedan aprovechar el potencial del mercado interno, con visión a exportar e incrementar su actividad en el comercio internacional (Medina y Ortegón, 2006).

Sobre las continuas mejoras que necesita establecer un gobierno en su industria, se abordan las condiciones necesarias que expertos recomiendan, para así reducir la brecha externa, dando paso a una relación entre tecnología equitativamente con la transformación productiva. La dinámica de los mercados depende de la competitividad que exista en cada uno de los sectores, para afrontar las frecuentes variaciones de consumo e inversión. Las limitaciones en tecnología y procesos óptimos obstaculizan la velocidad en respuesta, ocasionando una posible pérdida en los espacios del mercado. La principal consecuencia de todo esto, es que las exportaciones reflejen un menor dinamismo, en comparación a la demanda que tendrían las importaciones, generando desde la perspectiva del gobierno, la consideración de restricciones externas al crecimiento (Schwab, 2016).

Recordando las fases en que la expansión industrial fue la más rápida, se retoman los años de bonanza entre 2003 a 2008, en donde el incremento de precios de las materias primas, ocasionaron que se altere la caída que experimentaba el coeficiente de industrialización en su tendencia, misma que denotaba la imagen que tenía la región latinoamericana, desde la década de 1970. Sobre este contexto, los sectores intensivos con relación a la tecnología alcanzaron tasas de incremento, que superaron a otras ramas industriales. A medida que han pasado los años, todavía no se ha logrado recuperar dicho peso significativo que se alcanzó en anteriores etapas, y como un evidente retroceso, se ha verificado una pérdida de capacidades tecnológicas, junto con encadenamientos productivos (Katz y Bernat, 2012).

El sector externo, ha adquirido una gran importancia a través del incremento en los coeficientes de exportación e importación a partir de la industria. Los aumentos en las importaciones son prueba de la dificultad que atraviesa la estructura productiva en su ámbito industrial, por su falta de competitividad entre sus sectores. Pese a que se haga hincapié en el desarrollo tecnológico para la incorporación de sectores intensivos en relación a la tecnología, cada vez más grandes, esto supondría costos que deberían considerarse, pues dado que sus sectores industriales, se encuentran lejos de la frontera tecnológica mundial, en comparación a la de recursos naturales, todavía no se podrá alcanzar los beneficios competitivos y dinámicos que se esperarían (Buitrago, 2006).

En un análisis realizado sobre el mercado nacional ecuatoriano, durante diciembre del 2014, se registró el ingreso de varias firmas internacionales dedicadas a la venta y comercialización de productos para la vestimenta. Junto con el crecimiento de este tipo de establecimientos, se formó un escenario que desde la Asociación de Industriales Textiles del Ecuador (AITE), comentaban su preocupación en torno a los retos de competencia que

enfrentaría la industria textil nacional, junto con problemáticas internas como el contrabando, falta de créditos, y la necesidad de tener una mayor mano de obra calificada (Reinoso, 2019).

La llegada de competencia internacional afectó al sector en tema de costos de producción, principalmente porque las empresas que llegaron tenían sus procesos más tecnificados en comparación a los de la industria nacional. En concordancia a este factor, se halla el hecho de que, en los centros comerciales del Ecuador, la relación de venta de ropa y textiles, se componen de 60% importados y 40% de producción nacional. La AITE ante este caso, reconocía la importancia que tienen los distintos negocios e industrias que se dedican a esta rama, permitiendo la generación de ingresos y empleo, sin embargo, concordaban que a un nivel macro o comparando las estadísticas regionales, su crecimiento ha sido muy pobre y lento (Arcos, 2015).

La debilidad del sector y de la industria en general, debería atenderse con políticas comerciales que aseguren, mejoren y capaciten; solo así, podrá existir una tecnificación que genere la elaboración de productos con mejor calidad y que aumente su competitividad (Bourlier y Gomez, 2016, p.9).

Ecuador se ha convertido en un mercado potencial para este tipo de empresas extranjeras, por el poder adquisitivo y una clase media que cada vez es más amplia. El país todavía no es capaz de producir los tipos de telas que se usan para la confección de prendas de alto valor, ya que las fábricas que en su mayor parte, trabajan en la comercialización de este tipo de elementos, se especializan en productos cotidianos, excluyendo a los que carecen de tendencias de crecimiento, pues competir con la importación de estos, representa un gran peso cuando los productos ingresan con un valor mucho menor del que está fijado en el mercado nacional (Bourlier y Gomez, 2016, p.19).

A principios del 2014, el Ministerio Coordinador de la Producción, junto con el Ministerio de Industrias, recibieron quejas y denuncias sobre la presencia del micro tráfico, a partir de los paquetes que se traían bajo la modalidad 4x4 en el Ecuador. Dicha denuncia, se la justificaba a partir de propósitos comerciales, razones que se anteponen al uso personal, bajo la que fue establecida dicha simplificación de mensajería. A partir de aquella fecha, el gobierno implementaría reformas y restricciones, con el fin de proteger a la industria de estos factores (Diario El Telégrafo, 2014).

Por medio de la información recopilada a través de medios oficiales, estadísticas nacionales y publicaciones de alto contenido académico, se presentarán criterios que

Criollo Rubio, Juan Carlos
busquen entender las causas y efectos de las distintas reformas por las que atravesó el sistema de mensajería acelerada 4x4, analizando las cifras que se generaron en cada año, junto a la recaudación que esta actividad propició y cómo influyeron las decisiones en la actividad del comercio exterior.

Método

En el presente estudio, se implementó una revisión bibliográfica que recopiló información relevante al tema tratado, con el propósito de estructurar y presentar la situación de la industria nacional ecuatoriana, detallando su vulnerabilidad a lo largo de los años, así como las políticas comerciales junto a los planes nacionales, que fueron una parte fundamental en la emisión de estas resoluciones a la mensajería acelerada 4x4.

Enfoque

La investigación se llevó a cabo mediante un enfoque cuali – cuantitativo, ya que se revisaron datos y estadísticas públicas, proporcionadas por SENAE y el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, con relación a la industria manufacturera, importaciones en valor FOB que ingresaban por concepto del Courier categoría B, y los datos que medios oficiales presentaban sobre el comportamiento del mercado local frente a esta actividad. La interpretación que se desarrolló se complementó con el criterio de un experto en logística y comercio exterior, que tiene experiencia en esta rama.

Finalidad

El estudio realizado indagó y sintetizó los principales puntos en la industria nacional y mercado local, con el fin de analizar las decisiones y mecanismos que se establecieron en la parte gubernamental, de tal manera que las estadísticas y comportamientos evidenciados, sirvan de muestra para generar la discusión necesaria para este caso.

Resultados

Históricamente y desde su nacimiento, el servicio de mensajería acelerada o Courier, ha desempeñado un rol fundamental para el comercio internacional y para la misma sociedad. Este efecto, es explicado por su utilidad en el envío, entrega y operación de paquetes de forma eficiente, a través de un costo determinado y que se puede realizar a cualquier localidad del mundo (Chediak, 2014).

Durante los inicios de este sistema de importaciones, los bancos resultaban ser los clientes más frecuentes por el envío de remesas al exterior, con el pasar del tiempo, el servicio se diversificó con el envío y recepción de los paquetes. Este cambio, trajo consigo una cadena logística que comprende un conjunto de varias actividades como admisión, clasificación, transporte y finalmente, la distribución de cada una de las mercancías que se solicitaron (Peñañiel, 2014).

El comercio electrónico es una tendencia que la sociedad ha sabido reconocer y que, desde la parte empresarial, los servicios de Courier, público y privados necesitan aprovechar para alcanzar un éxito garantizado, ya que promueve el crecimiento a un nivel global. Sin embargo, en el caso ecuatoriano, las mercancías que se recogen a través de este sistema de importación, han desequilibrado las condiciones del mercado nacional, generando problemas a diferencia de los beneficios que se esperarían (Belotto, 2016).

Para el año 2014, el gobierno estableció una serie de regulaciones que el régimen de la mensajería acelerada, categoría 4x4, debía acoger referente al pago de aranceles y una tasa. Aunque inicialmente esta medida preocupó a quienes realizaban sus compras por internet, debido a un precio mucho más económico o por su carencia en el mercado local, los ecuatorianos que residen en el exterior también se vieron sorprendidos por esta medida que se implementó (Diario, El comercio, 2014).

A comienzos del año 2011, los registros por parte de SENAE, mostraban el ascenso de las importaciones realizadas, que la categoría 4X4 ofrecía, a partir de la ventaja que, en esa época, no se necesitaba cancelar ningún tributo o tasa por las mercaderías importadas. Los mismos efectos, se mantendrían en 2012, como producto de aquella práctica; comportamiento del consumidor nacional, que se produjo a partir de la situación económica ecuatoriana que iba en crecimiento, generando la demanda de productos para importar y con la capacidad de asumir los costos que se registraban en el mercado mundial durante ese tiempo (SENAE, 2014).

Desde el Ministerio de Industrias, se transmitió a la población que el sistema 4x4 no estaba siendo correctamente empleado, confirmando que contrario a un beneficio, se estaba perjudicando a la industria nacional, enfatizando en la manufactura y sector textil. Esta información evidenció que en el 2014 habían ingresado \$190 millones como producto de esta importación, y que, en su mayor parte, fueron prendas de vestir además de calzado (Diario, El Telégrafo, 2014).

SENAE a través de su información, demostró que en la categoría 4x4, los

Criollo Rubio, Juan Carlos implementos para vestimenta, así como el calzado, representaban el 22% de todas las importaciones realizadas bajo ese régimen; operaciones, que firmas internacionales acentuadas en el Ecuador, establecen como parte de su proceso de adquisición (Diario, El Telégrafo, 2014).

El COMEX, emitió informes recopilando las quejas que mencionan la competencia desleal que se produjo a partir del incremento en el tráfico acelerado de la categoría B, por lo que decidió realizar un estudio que permita verificar el comportamiento de la industria nacional, en sectores que habían presentado esta debilidad. El sector manufacturero y la rama textil, evidenciaron los ejemplos de competencia desleal, que se generó a partir del comercio ilícito que se frecuentaba. A partir de dicha investigación, es que el ex mandatario, Rafael Correa, durante sus enlaces ciudadanos en 2014, justificaría las medidas de implantar resoluciones para enfrentar este tema (Revista Líderes, 2015).

Tabla 1. Reformas al sistema 4x4 categoría B

Variable	Resolución 059-12	Resolución 023-14	Resolución 033-14
Subpartidas	Tanto Tráfico Postal como Courier, compartían la partida 9807.10.90	Diferenciación de partidas. 9807.10.30 Courier	Se mantiene resolución 023-14
Peso y valor	4 kg / \$400 USD	Se mantiene el límite anterior	Se mantiene el límite anterior
Uso destinado	Uso personal	Se mantiene la categoría	Uso del migrante ecuatoriano
Envíos por usuarios	Sin restricción	5 al año	12 por migrante al año
Valor FOB anual	Sin restricción	\$1200 USD	Para migrantes \$2400 USD
Arancel	Sin arancel	Tarifa de \$42	Se mantiene la tarifa pero se exentan los migrantes

Nota: La tabla 1 se realizó a partir de la información obtenida de SENA, en donde se destacan las diferentes características que cada resolución tuvo y como se diferencian principalmente en sus límites y cobro de aranceles.

Según el comentario de expertos en logística de actividades Courier, la categoría 4x4 adquiere relevancia por su característica en la presencia de productos novedosos que en su mayor parte no se consiguen en el mercado nacional. Constantemente, las personas buscan precios económicos y ellos se encargan de asesorarlos, cumpliendo con todo lo que indica Aduana. Los productos que ingresan a partir de esta modalidad, adquieren una gran variedad; desde videojuegos hasta ropa, calzado y productos de valor tecnológico que son de primera generación. Lo más frecuente, si son las prendas de vestir. Normalmente, una

persona importa un juego de vestimenta para su uso personal, así como un grupo de calzado de acuerdo a su gusto o preferencia. Además, desde hace algún tiempo se ha convertido en una tendencia traer los sistemas conocidos como “Alexa”, ya que en el país no se fabrican o en una tienda normal se encontrarían a un precio muy elevado.

Quienes se dedican a brindar el servicio de mensajería acelerada, concuerdan que los bienes importados, bajo el sistema 4x4, no contribuyen al contrabando local, pues el servicio de Courier legalmente registrado en aduana toma en consideración todos los aspectos y controles para evitar que las mercancías que ingresan al territorio nacional se utilicen para este fin.

El contrabando del que se menciona, generalmente se lo hace por la presencia del denominado “Courier informal”. Este sujeto, puede ser una persona natural que, en sus viajes al exterior, trae consigo en su equipaje productos para vender en el mercado local, como ropa, perfumes, zapatos, en una cantidad que no necesariamente es de uso personal. A criterio de los profesionales en este ámbito, señalan la importancia de Aduana, para realizar los controles pertinentes y así frenar, de manera más efectiva, el tráfico ilegal que termina afectando a la industria nacional.

A través de la página del BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, que recopila las estadísticas de comercio exterior en importación y exportación. Se determinaron los siguientes resultados:

Figura 1. Importaciones de la categoría 4x4 por año



Nota: La figura 1 se realizó a partir de la información obtenida de instituciones como SENAE y el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, en donde se detalla mediante la partida 9803.10.30.00, los

volúmenes de importación que ingresaron al Ecuador, expresados en valor FOB y representados en millones

Los datos recopilados durante el periodo analizado evidencian las diferentes tendencias de crecimiento que experimentó la categoría B, por medio del valor FOB (en millones) que se registró durante cada año.

Tabla 2. Importaciones de la categoría 4x4 por año

IMPORTACIONES	
Año	Valor FOB (millones)
2010	75,7
2011	142,3
2012	163,3
2013	228,3
2014	197,7
2015	122,7
2016	127,1
2017	154,4
2018	162,2
2019	159,9
2020	192,5

Nota: La tabla 2 se realizó a partir de la información obtenida de instituciones como SENAE y el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, en donde se detalla mediante la partida 9803.10.30.00, los volúmenes de importación que ingresaron al Ecuador, expresados en valor FOB y representados en millones

La visualización de estas cifras permite comprender y corroborar el panorama que anteriormente se analizó. El sistema 4x4 desarrollaba un crecimiento desmesurado. A partir del año 2011, las cifras casi duplican su valor respecto al periodo anterior, y así se continuaría hasta que a finales del 2014, se impusieron las reformas que frenaron el comportamiento que inicialmente se estaba presentando.

Figura 2. Tendencia del régimen 4x4 antes de las reformas



Nota: La figura 2 se realizó a partir de la información obtenida de instituciones como SENAE y el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, en donde se detalla mediante la partida 9803.10.30.00, la tendencia de crecimiento experimentada durante los primeros años del periodo señalado.

La tendencia decreciente, tuvo su piso más bajo en el primer año en que se experimentó el cobro de la tasa por el régimen acelerado 4x4. A partir del 2016, se evidenció un ligero crecimiento que fue en aumento hasta el 2020. Sin embargo, las cifras todavía no han alcanzado el resultado, que mostraron periodos en donde todavía no se cobraba este valor, siendo los años 2013 y 2014, en que más acumulación, generó este sistema de importación.

Figura 3. Tendencia del régimen 4x4 después de las reformas



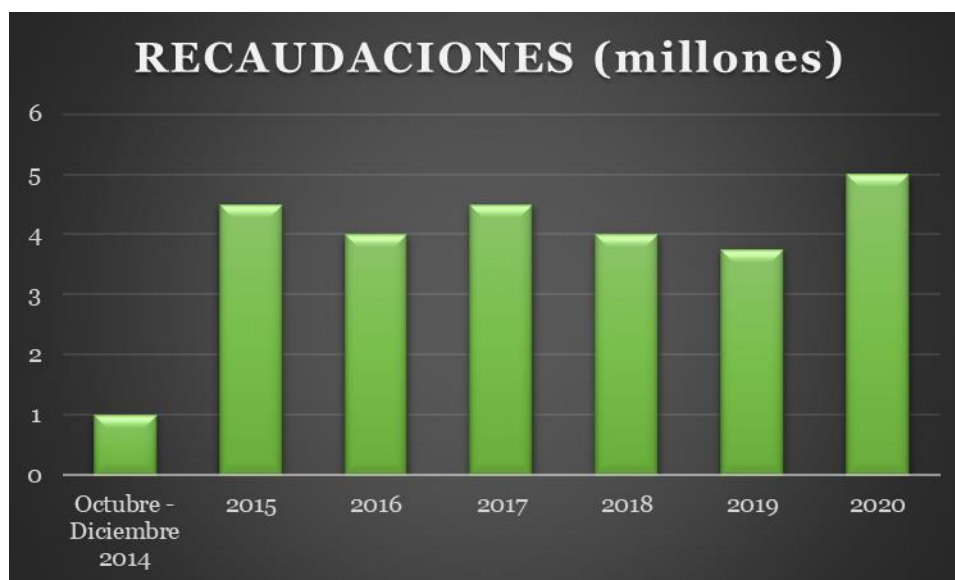
Nota: La figura 3 se realizó a partir de la información obtenida de instituciones como SENAE y el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, en donde se detalla mediante la partida 9803.10.30.00, la tendencia decreciente experimentada durante los últimos años del periodo señalado.

Según los datos comprendidos y tendencias analizadas, queda en evidencia como la imposición de reformas, frenó momentáneamente las importaciones habituales que se estaban llevando a cabo. Sin embargo, los cambios no son significativos, puesto que, en las estadísticas mostradas, los valores no llegan a distanciarse de manera abrupta entre años, y aunque si implicaron reducciones a periodos anteriores, la actividad del 4x4 tuvo su continuidad por la demanda y necesidad que todavía prevalece en el mercado local.

A partir de la imposición arancelaria de 42 dólares, por cada paquete importado en la categoría B, se generó un limitante para el cliente en reconsiderar su pago, pues adicional a la tarifa fija antes mencionada, se aplicaba el costo por el servicio de Courier, que los profesionales en esta rama brindaban. Al existir este efecto, los consumidores prorrataban y comparaban con el mercado nacional, con el fin de determinar lo más conveniente. La resolución 023 fue la responsable de generar este comportamiento y aunque puede ser contemplado como cierto beneficio, el gobierno obtuvo mayor ganancia de esto.

El resultado de las reformas, más allá del propósito que tuvo el gobierno o la preocupante problemática que caracterizaba a su industria, fue la imposición arancelaria de una tasa fija por cada importación bajo este sistema de mensajería. A través de las cifras obtenidas, queda en conocimiento lo que el Estado recaudó y si los millones que se receptaron por cada año, fueron parte de la solución que se había pensado para mejorar la anterior situación.

Figura 4. Recaudaciones por aranceles en la categoría 4x4 por año



Nota: La figura 4 se realizó a partir de la información obtenida de SENA E y PRIMICIAS DEL ECUADOR, en donde se detalla el nivel de recaudación que obtuvo el gobierno, durante los años en que se aplicó la tasa de 42 dólares al sistema 4x4 de Courier.

El hecho de implantar una tasa fija a la importación de esta categoría llevaba al consumidor a replantear su decisión y buscar si en el mercado local existía una mejor opción. La industria nacional pudo aprovechar esta situación y estructurar una oferta atractiva en sus productos. Además, las empresas importadoras se beneficiaron, pues dispositivos de primera generación como “Alexa”, no se fabrican en el país por lo que no había con qué competir; de esta manera, los usuarios importaban y este tipo de empresas se beneficiaban. Ahora, hay que entender que a partir del 2021 se dejó de cobrar la tasa y todo ese propósito o intención, que pudo tener el gobierno en el pasado y que construyó, hoy quedó completamente obsoleto.

Discusión

Ecuador ha enfrentado un importante déficit comercial desde 2008, como resultado de la débil oferta exportable, junto a un desmesurado consumo en bienes importados, que ha justificado su existencia para satisfacer la demanda interna. Ante esta preocupación, el gobierno ha planteado normativas y regulaciones, que le permitan mejorar la condición de la industria local, sustituyendo las importaciones para un mejor bienestar económico y social. Este planteamiento, fue anteriormente desarrollado, por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), alrededor de los años 50, sin conseguir el objetivo esperado (Vargas, 2020).

La sustitución de importaciones, como modelo que fomente a la industrialización, no es innovador, ya que anteriormente ha tenido su aplicación y éxito en países del sudeste asiático, mismos que durante varias décadas, han desarrollado una apertura al comercio mundial, considerando al mundo como su mercado para ofertar. La implementación de planes de industrialización, tienen el antecedente de haber funcionado en las economías con mayor peso de América Latina, logrando obtener tasas que les permitieron recuperar su industria, a través del proyecto de sustitución de importaciones (Alvarado, 2017).

Sin embargo, este proceso de industrialización no sería el primero en aplicarse para América Latina. La modernización institucional que trajo consigo la Misión Kemmerer, conllevó la aglomeración de intereses privados que recayeron en los sectores estratégicos de exportación y comunicación. De aquí se recalcaba la intervención activa y planificada del gobierno, que se efectuó a través de varias etapas. La primera, abordaría la protección hacia la producción nacional, trayendo consigo el incremento del consumo local. En segunda instancia, se promovió la producción industrial, con énfasis en la industria

Criollo Rubio, Juan Carlos manufacturera, sin embargo, ante las condiciones volátiles que el sector presentaría por su debilidad, el proteccionismo aumentaría para salvaguardar su condición interna. En la tercera etapa, se agudizaron las fallas estructurales, a partir de la producción de bienes de capital escuetos, que agravaron el problema de la balanza de pagos (Chica, 2018).

La medida para sustituir las importaciones fue una política pública que se retomó durante el gobierno del exmandatario, Rafael Correa, con el propósito de brindar una mayor relevancia a la industria nacional, hasta alcanzar su fortalecimiento. El plan de acción, según el que se llevó a cabo esta política, fue el de transformar el patrón primario-exportador bajo el que históricamente se ha conocido a la estructura productiva del Ecuador, buscando que el consumidor, pueda adquirir en la nación, lo mismo que se compra en el exterior. Lo planeado para aquella época, era trabajar con los aeropuertos e hidroeléctricas, que formaban un ejemplo claro del cambio en la matriz productiva como base fundamental para la sustitución de importaciones, así se lograría evitar la salida de montos de dinero, destinados a comprar productos en el exterior, para que esto contribuya a la mejora de la balanza comercial (Muñoz, 2014, p.53).

El Plan Nacional “Buen Vivir”, como iniciativa del entonces presidente, Rafael Correa, en el periodo de 2013 a 2017, abarcaría una serie de objetivos para transformar la matriz productiva y diversificar las exportaciones con enfoques a varios destinos mundiales. La alineación bajo la que se trabajó fue con el artículo 304 de la constitución que establece la dinamización del mercado nacional, además de impulsar la inserción estratégica del país a nivel mundial (Arteaga, 2017, p.6).

El Plan Nacional “Toda una vida” tuvo sus inicios desde el 2006 y su continuación en el 2017 por parte del exmandatario, Lenin Moreno. Aquí se enfatizó mejorar la producción nacional, generando un incremento en las exportaciones para así aprovecharlas en la política comercial y que esto conlleve a la reducción de importaciones, protegiendo a la economía y afianzando la dolarización (Arteaga, 2017, p.9).

Sobre las planificaciones anteriormente detalladas, durante el 2009 a 2013, se recalcó en establecer un sistema económico, solidario y sostenible, que junto a su enfoque social, emerja esta necesidad por recrear una economía endógena, que permita la inversión y compras públicas, encaminadas a desarrollar condiciones productivas. Durante el 2013 a 2017, se propagó la transformación económica-productiva, a través de la diversificación productiva que posea valor agregado, como un avance en el impulso de exportaciones y sustitución de importaciones (Arteaga, 2017, p.10).

Durante el gobierno de Rafael Correa, la tasa de crecimiento registrada en la manufactura de 2007 a 2017, fue del 3,0, solo por debajo de la tasa de construcción, que obtuvo el 4,7. Esta última, obtuvo un incremento a partir de que se produjera un crecimiento en el gasto público. No obstante, para 2014, la tasa de crecimiento positiva que reflejaba el gasto público se alteraría considerablemente con los precios de las materias primas. A pesar de que la evolución en las importaciones mostraría un decrecimiento de 2011 a 2016, son años que coinciden con el aumento al impuesto a la salida de divisas, por lo que, con exactitud y certeza, no se puede corroborar con instrumentos adecuados, si el cambio en la matriz se empezó a dar por su política inicial o por cambios que fueron surgiendo teniendo su incidencia en la estructura productiva (Muñoz, 2014, p.50).

El comportamiento en la política comercial del Ecuador se desarrolló a través de varias etapas. Inicialmente, tuvo su primera preapertura al contexto internacional, durante la década de los ochenta, pero su acercamiento progresivo, tuvo resultados como la eliminación de las prohibiciones a las importaciones, junto a una reforma arancelaria en el año 89. Estos cambios contribuyeron al cambio de imagen sobre la tradicional estructura ecuatoriana, ya que anteriormente, poseía un sistema bajo en exportación, como resultado de su organización arancelaria y las formalidades para la obtención en licencias de importación, que representaban una protección de la industria, ante los sectores del exterior (Leiva, 2005, p.20).

A pesar de que las restricciones a las importaciones sean decisiones gubernamentales que se fundamenten en una buena intención, conllevan un efecto negativo para las potenciales exportaciones en un país. Recordando que el comercio exterior, es una práctica en que se forman ganadores y perdedores, se abre la posibilidad de los tipos de efectos que incluso puede generar una liberación con resultados positivos. Por una parte, la supresión de restricciones mejorará los ingresos de ciertos sectores, pero también implicaría, riesgos y amenazas para otros grupos vulnerables, cuyas situaciones no han sido analizadas (Kosacoff y Ramos, 1997).

Que un gobierno, corra el riesgo de aplicar un instrumento de política comercial, siendo consciente del efecto que se podría acercar en los perdedores de dicha actividad, lo convierte en una negligencia administrativa por más beneficios que dicha política, podría brindar a la sociedad. Esta afectación desproporcionada, es lo que se debe definir y ajustar en una política de comercio exterior, con el objetivo de revertir el sesgo anti exportador, estimulando el crecimiento basado en el auge de las exportaciones (Leiva, 2005, p.34).

Sin embargo, motivar a través de la competencia, una mayor productividad para alentar una innovación, atrayendo inversiones extranjeras, llevado a la práctica expone a un riesgo por parte de los grupos afectados, quienes influyen la toma de decisiones, propagando protecciones excesivas y transformando las acciones del gobierno en rentas económicas, que incrementan el gasto estatal (Barrientos, 2014).

La dolarización que caracteriza a la economía ecuatoriana produce incertidumbre por su sostenibilidad, particularmente, por el efecto en la balanza comercial que tiene rigidez cambiaria, produciendo pérdida en la competitividad. Ecuador, ha mantenido una alta concentración de exportación en unos cuantos productos primarios, por lo que el énfasis en el análisis de su política comercial no solo es para la diversificación de las exportaciones que realiza, sino para disminuir su vulnerabilidad y trabajar en su competitividad. La liberalización comercial, entre sus principales efectos, trae consigo un inevitable desarrollo de por medio (Guerrero, 2017).

La liberalización, genera múltiples perspectivas por los efectos que segmentos de la población, pueden experimentar dependiendo su situación económica o posición. El comercio exterior, cuando posee políticas internas que se ajusten a un propósito mayor, puede motivar el crecimiento, junto a la competitividad como factor vinculante en ese proceso (Berumen, 2006).

La gran falencia que ha caracterizado a América Latina y que Ecuador todavía mantendría en materia de productividad, es su notable retraso industrial. Cuando se habla de las carencias de mano de obra, inversión en capital, infraestructura productiva y crecimiento del mercado financiero, se denota el largo proceso que todavía tiene el país como un fuerte desafío (Alvear, 2017).

La industria nacional del Ecuador posee una gran vulnerabilidad como resultado de su baja inversión en desarrollo tecnológico, capacitación, asesoramiento y tecnificación de procesos. Estos factores, le llevan a depender drásticamente, de la fuerza productiva de su trabajo en productos primarios. Por tal razón, se debería trabajar en políticas comerciales que, a más de fomentar a la industria, le permitan desarrollar de manera autónoma, un crecimiento que el gobierno apoye de forma periódica.

Respecto a las reformas que se aplicaron al sistema 4x4, se comprueba que no se establecieron bajo el análisis y cuidado que la industria nacional requería; es decir, el gobierno acogió las denuncias y reclamos de quienes se veían afectados, indagó en el hecho de que existía contrabando y que una de las principales causas era por el uso personal

que se le estaba dando a la categoría B del sistema de mensajería acelerada, pero al contrario de establecer mecanismos eficientes, se optaron por medidas proteccionistas que a través del impuesto, generaron un mayor ingreso al gobierno.

En el 2014, se implantó la reforma 23 cuyo carácter fue limitante y tributario. Esta fue una de las acciones que el gobierno impulsó para frenar el consumo del 4x4 que estaría desencadenando un presunto contrabando. Sin embargo, pese a la medida, en los siguientes años hasta finalizar el periodo señalado, no se registraron fuertes variaciones en las importaciones, manteniendo una importación promedio, de 153,13 millones en el valor FOB.

76

Las entidades estatales correspondientes, realizan estudios sesgados que no permiten comprender la problemática real que está pasando. Al no existir un entendimiento adecuado del caso, se generan soluciones parciales, que no erradican o resuelven las circunstancias que en un inicio se presentaban. La comunicación que el gobierno ejerce debería ser eficiente tanto en el proceso de elaborar sus resoluciones, como en la difusión de las mismas para evitar inquietudes o complicaciones.

Referencias

- Revista Ekos (2 de septiembre del 2015). La industria en Ecuador
- Veritrade (6 de septiembre del 2019) Lo que genera el 4x4 en cifras.
- Caria, S., & Domínguez Martín, R. (2015). Estructura productiva primario-exportadora y Buen Vivir en Ecuador, 2009-2014.
- Garzon, N., Kulfas, M., Palacios, J., & Tamayo, D. (2016). Evolución del sector manufacturero ecuatoriano 2010-2013. *Tipologías Estáticas y Dinámicas de la Manufactura*. Quito, Pichincha, Ecuador: INEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- Canelos Salazar, R. (2019). *La desigualdad espacial en Ecuador: un enfoque de brechas estructurales (2002-2017)*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Bermeo Quinche, T. V., & Cárdenas Lucero, B. I. (2020). *Análisis de concentración de propiedad y su incidencia en el desempeño financiero del sector textil del Ecuador, periodo 2014–2018* (Bachelor's thesis, Universidad del Azuay).
- COPCI, R. (2010). Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- Apaz, M., Alías, M., & Otrtaviano, M. (2015). Análisis Económico y de Industrias Latinoamérica.
- Medina Vásquez, J. E., & Ortegón, E. (2006). *Manual de prospectiva y decisión estratégica: bases teóricas e instrumentos para América Latina y el Caribe*. Cepal.
- Schwab, K. (2016). *La cuarta revolución industrial*. Debate.
- Katz, J., & Bernat, G. (2012). Interacciones entre la macro y la micro en la postconvertibilidad: dinámica industrial y restricción externa. *Desarrollo económico*, 383-404.
- Buitrago, R. E. (2006). Las dificultades de la integración latinoamericana a partir del modelo primario exportador. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 14(2), 145-156.
- Reinoso Naranjo, M. C. (2019). *Estudio de prefactibilidad para la implementación de una empresa española en el Ecuador como una alternativa ecológica en la industria textil ecuatoriana en el periodo 2017-2027. Caso Piñatex* (Bachelor's thesis, PUCE-Quito).
- Arcos Sandoval, E. J. (2015). *Análisis de la competitividad y tecnificación de la industria del calzado en el Ecuador* (Bachelor's thesis, Quito: USFQ, 2015).
- Bourlier, A., & Gomez, G. (2016). Estrategias para la expansión a mercados emergentes utilizando e-commerce. *Euromonitor International*, 1-31.
- Diario El Telégrafo. (24 de septiembre de 2014). Ingreso de Calzado y ropa via courier.
- Vargas López, L. M. (2020). *Los orígenes de la crisis económica del Ecuador en la segunda década del siglo XXI. Años 2008-2018* (Bachelor's thesis, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Guayaquil).

