



Situación postpandemia de Ecuador como país de tránsito aduanero de las exportaciones peruanas, año 2023

Autores: Katia Lissette Chimbo Aguilar
Universidad Técnica de Machala, **UTMACH**
kchimbo2@utmachala.edu.ec
Machala, Ecuador
<https://orcid.org/0009-0002-0816-2971>

Juan Sebastián Pástor Robles
Universidad Técnica de Machala, **UTMACH**
jpastor3@utmachala.edu.ec
Machala, Ecuador
<https://orcid.org/0009-0001-7414-4299>

Sandra Sayonara Solórzano Solórzano
Universidad Técnica de Machala, **UTMACH**
ssolorzano@utmachala.edu.ec
Machala, Ecuador
<https://orcid.org/0000-0001-6294-7396>

Johanna Micaela Pizarro Romero
Universidad Técnica de Machala, **UTMACH**
jpizarro@utmachala.edu.ec
Machala, Ecuador
<https://orcid.org/0000-0003-2515-4455>

Resumen

Ecuador ha asumido el papel de país de tránsito aduanero para los productos no petroleros peruanos, como aguacates, arándanos, jengibre, uvas y mangos. El objetivo del presente artículo es analizar los beneficios que conlleva desempeñar este rol. Se realizó una investigación cualitativa-cuantitativa, basándose en los datos de las exportaciones del año 2023 y en las descripciones de los beneficios para Ecuador derivados de la aplicación del mencionado régimen. Entre los resultados obtenidos, se encontró que Ecuador es una opción atractiva para la exportación de productos no petroleros de Perú, debido a la eficiencia en costos y tiempo. Además, se describieron las rutas que utilizan los productos en cuestión para dirigirse, principalmente, a Guayaquil, Puerto Bolívar y Quito para su posterior exportación. Se concluye que la aplicación del tránsito aduanero impacta positivamente en la economía ecuatoriana, fortaleciendo la infraestructura portuaria, la logística y el empleo.

Palabras clave: exportaciones; tránsito aduanero; Ecuador; Perú.

Código de clasificación internacional: 5304.04 - Comercio exterior.

Cómo citar este artículo:

Chimbo, K., Pástor, J., Solórzano, S., & Pizarro, J. (2024). **Situación postpandemia de Ecuador como país de tránsito aduanero de las exportaciones peruanas, año 2023.** *Revista Científica*, 9(31), 251-274, e-ISSN: 2542-2987. Recuperado de: <https://doi.org/10.29394/Scientific.issn.2542-2987.2024.9.31.12.251-274>

Fecha de Recepción:
22-08-2023

Fecha de Aceptación:
20-01-2024

Fecha de Publicación:
05-02-2024



Post-pandemic situation of Ecuador as a customs transit country for Peruvian exports, year 2023

Abstract

Ecuador has assumed the role of customs transit country for Peruvian non-oil products, such as avocados, blueberries, ginger, grapes and mangoes. The objective of this article is to analyze the benefits that come with playing this role. A qualitative-quantitative investigation was carried out, based on export data for the year 2023 and the descriptions of the benefits for Ecuador derived from the application of the aforementioned regime. Among the results obtained, it was found that Ecuador is an attractive option for the export of non-oil products from Peru, due to cost and time efficiency. In addition, the routes used by the products in question were described to go, mainly, to Guayaquil, Puerto Bolívar and Quito for subsequent export. It is concluded that the application of customs transit has a positive impact on the Ecuadorian economy, strengthening port infrastructure, logistics and employment.

Keywords: exports, custom transit, Ecuador, Peru.

International classification code: 5304.04 - Foreign trade.

How to cite this article:

Chimbo, K., Pástor, J., Solórzano, S., & Pizarro, J. (2024). **Post-pandemic situation of Ecuador as a customs transit country for Peruvian exports, year 2023.** *Revista Scientific*, 9(31), 251-274, e-ISSN: 2542-2987. Retrieved from: <https://doi.org/10.29394/Scientific.issn.2542-2987.2024.9.31.12.251-274>

Date Received:
22-08-2023

Date Acceptance:
20-01-2024

Date Publication:
05-02-2024

1. Introducción

El papel de Ecuador como país de tránsito aduanero para las exportaciones no petroleras peruanas en el contexto postpandemia de 2023 representa un tema de relevancia estratégica y económica. Este régimen aduanero facilita el desplazamiento de mercancías desde su origen hasta la aduana final, posibilitando el comercio bilateral, ampliando el espectro productivo y respaldando las metas de la Comunidad Andina (CAN).

Se destaca la simplificación de procedimientos aduaneros y la agilización de los procesos logísticos permiten a las empresas responder con mayor rapidez a las demandas del mercado, optimizar sus cadenas de suministro y, en última instancia, expandir sus oportunidades comerciales en el ámbito internacional. Además, señalan que estos regímenes fomentan la innovación y la especialización productiva, contribuyendo al desarrollo económico de las regiones donde se implementan (Maruri, 2010).

Las relaciones diplomáticas entre Ecuador y Perú, fortalecidas desde el Acuerdo de Brasilia en 1998, han propiciado una participación más integral entre ambos países, incluyendo el ámbito comercial. La CAN, establecida en 1969, ha favorecido el intercambio de mercancías entre las naciones participantes, logrando un repunte de productos primarios con la aplicación de la unión aduanera.

Sin embargo, este papel de tránsito aduanero conlleva desafíos significativos. De acuerdo con Realpe, Chunés y Herrera (2021): destacan retos como la trazabilidad inadecuada del recorrido del transportista, respuesta insuficiente ante situaciones imprevistas y falta de técnicas logísticas y tecnológicas para el monitoreo efectivo.

Por su parte, Lakshmanan (2011): subraya que la calidad de la infraestructura portuaria es crucial para mejorar el rendimiento logístico y fomentar el comercio marítimo. La implementación de tecnologías avanzadas y equipos modernos puede aumentar la eficiencia de los puertos, reducir los

tiempos de espera y disminuir los costos de transporte. Estas mejoras en la infraestructura portuaria no solo facilitan el comercio internacional, sino que también potencian el crecimiento económico al mejorar la accesibilidad y la competitividad global del país.

En este contexto, el presente estudio, derivado del proyecto de investigación Análisis Espejo en la exportación de los productos más relevantes entre Ecuador y Perú, busca analizar la situación postpandemia de Ecuador como país de tránsito aduanero de las exportaciones no petroleras peruanas en el año 2023. Se emplea una metodología de análisis descriptivo con enfoque mixto, examinando las exportaciones no tradicionales de Perú y los beneficios para Ecuador en su rol de tránsito aduanero.

El objetivo principal de este trabajo es evaluar los beneficios y desafíos que conlleva para Ecuador desempeñar el papel de país de tránsito aduanero para las exportaciones no petroleras peruanas, identificando las rutas de tránsito y los productos principales involucrados en este proceso en el contexto postpandemia de 2023.

2. Metodología

La investigación se basó en realizar un análisis descriptivo, donde el trabajo se centró en examinar las características evidentes y comprobables de las exportaciones no tradicionales de Perú. La investigación descriptiva, como marca Arias (2012): es un método que busca detallar las características esenciales de un fenómeno, sujeto o grupo específico. Su objetivo principal es desentrañar la estructura y el comportamiento del objeto de estudio.

En el caso particular de las exportaciones no tradicionales del Perú, esta aproximación investigativa permitió realizar un análisis pormenorizado de sus rasgos distintivos, ofreciendo una visión clara de su composición y evolución en el panorama comercial internacional.

También, se tomó información del Servicio Nacional de Aduana del

Ecuador (SENAE) para analizar las exportaciones que se sometieron al régimen del tránsito. El período de estudio corresponde al año 2023 y se realizó en Ecuador, enfocándose en las exportaciones peruanas que transitaron por el territorio ecuatoriano.

El enfoque metodológico adoptado en este trabajo se clasifica como mixto, dado que la investigación incorpora tanto datos cuantitativos como cualitativos. En ese marco, Hernández, Fernández y Baptista (2014): aseveran que el enfoque mixto en esta investigación es una estrategia metodológica que combina las fortalezas de los métodos cuantitativos y cualitativos. Este abordaje integral implica no solo la recopilación y el análisis de datos numéricos y narrativos, sino también su síntesis e interpretación conjunta.

Al fusionar estas perspectivas complementarias, los investigadores pueden obtener una comprensión más profunda y matizada del fenómeno estudiado, superando las limitaciones inherentes a cada enfoque por separado y generando *insights* más robustos y holísticos.

Entre los métodos empleados se encuentra el Analítico, donde se examina cómo los problemas específicos que enfrenta Ecuador pueden influir en el desarrollo del régimen de tránsito. Por su parte, Bernal (2010): describe el método analítico como una técnica investigativa que desglosa el objeto de estudio en sus componentes fundamentales. Este enfoque permite examinar cada elemento de manera aislada, revelando sus características y relaciones específicas.

En el contexto del régimen de tránsito, la aplicación de este método facilitó un examen minucioso de los diversos factores que inciden en su desarrollo. Al descomponer el sistema en sus partes constituyentes, fue posible identificar y analizar con precisión las variables clave que influyen en su funcionamiento y evolución.

Además, se recurrió al método de análisis Sintético, con el objetivo de examinar minuciosamente la información obtenida y derivar conclusiones

alineadas con los objetivos de la investigación. El método sintético, como lo exponen Rodríguez y Pérez (2017): es un enfoque investigativo que busca unificar los elementos dispersos de un fenómeno para comprenderlo en su totalidad. Esta estrategia implica la reconstrucción de las partes previamente analizadas, permitiendo así una visión integral del objeto de estudio.

En el contexto de esta investigación, la aplicación del método sintético facilitó la consolidación de los datos recopilados, posibilitando la formulación de conclusiones coherentes y alineadas con los objetivos planteados. Este proceso de síntesis permitió extraer significado de la información fragmentada, revelando patrones y relaciones que podrían no ser evidentes al examinar los componentes de forma aislada.

La investigación se enfocó en el conjunto de exportaciones de productos no tradicionales de origen peruano que están sujetas al sistema del tránsito. Como muestra, se utilizó un muestreo no probabilístico, el cual, de acuerdo con Otzen y Manterola (2017): permite seleccionar casos característicos de una población, limitando la muestra a estos casos. En este estudio, se seleccionaron cinco productos peruanos no tradicionales como muestra representativa: aguacates, mangos, uvas, jengibre y arándanos.

3. Resultados

Una vez que se desarrolló la entrevista al Técnico Operador del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) de Puerto Bolívar, se obtuvieron los siguientes resultados, expresados en la tabla 1 a través de una lista de productos no petroleros peruanos, acompañados de sus correspondientes subpartidas arancelarias, que se definen son códigos específicos que se emplean en el trámite aduanero para distinguir cada artículo de forma exclusiva, facilitando la imposición de aranceles en los procesos de importación o exportación.

Tabla 1. Subpartidas arancelarias de los productos no petroleros peruanos que aplican el tránsito aduanero.

Producto	Subpartida arancelaria
Aguacate	0804.40.00
Jengibre	0910.11.00
Arándanos	0810.40.00
Uvas	0806.10.00
Mangos	0804.50.20

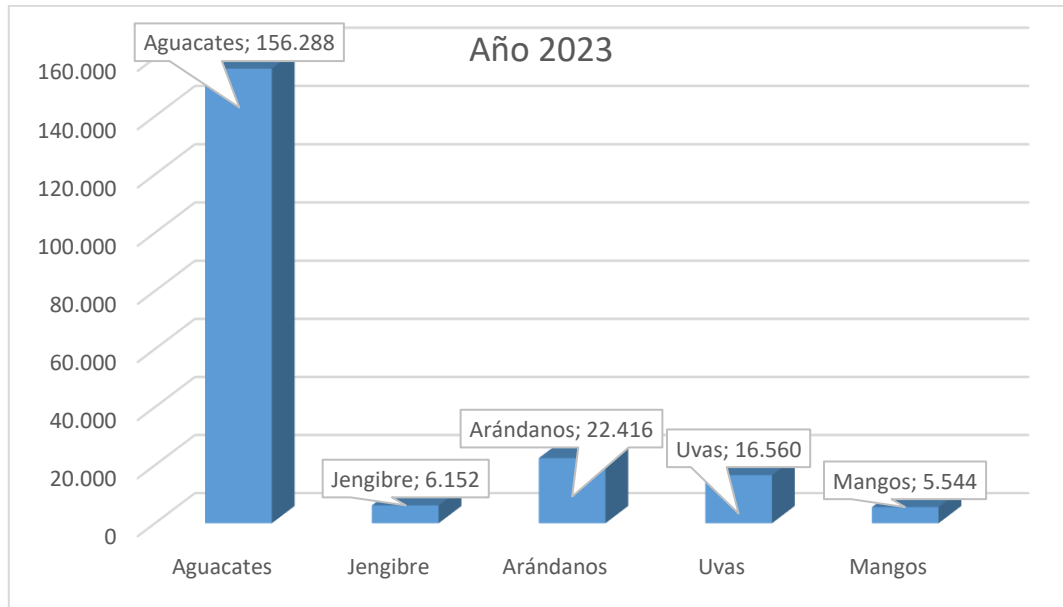
Fuente: Los Autores (2023).

El hecho de que estos productos específicos se mencionen sugiere que son particularmente relevantes en el comercio entre Perú y Ecuador, y probablemente representan una parte significativa de las exportaciones peruanas que transitan por Ecuador hacia otros mercados internacionales.

Esto es útil para entender qué tipos de productos agrícolas peruanos están utilizando las rutas de tránsito a través de Ecuador, lo cual es central para el tema del artículo sobre Ecuador como país de tránsito para las exportaciones peruanas.

De acuerdo con el gráfico 1, se observa la cantidad exportada de los productos peruanos no petroleros sometidos al régimen del tránsito en el año 2023. De los productos más exportados, se ubica el aguacate con 156.288 unidades, seguido por los arándanos con una cantidad de 22.416, en tercer lugar, se encuentran las uvas con 16.560 unidades enviadas al exterior, luego, se ubica el jengibre con 6.152 productos exportados y, finalmente, 5.544 unidades de mango. Todos estos son producidos en el norte de Perú y, por lo general, son exportados a los mercados de Rusia y Europa.

Gráfico 1. Cantidades exportadas de productos no petroleros de Perú sometidas al tránsito aduanero.



Fuente: Los Autores (2023).

Las carencias en los puertos peruanos incluyen un deficiente sistema de manejo de mercancías y obstáculos que limitan el crecimiento de las zonas portuarias, acompañadas por altos costos logísticos, debido a las largas distancias entre centros de acopio y puertos, así como por los elevados precios de seguro, lo que impacta directamente en el precio final del producto, lo manifiesta (García, 2021).

Esta afirmación encuentra respaldo en los hallazgos evidenciados en el gráfico 1, donde se observa que los productos no petroleros provenientes de Perú optan por utilizar el tránsito, a través de los puertos ecuatorianos para su exportación.

Un ejemplo destacado es Puerto Bolívar, que se presenta como una elección atractiva para los productores del norte del país vecino. Esta preferencia se fundamenta en la reciente expansión de los muelles cinco y

seis, junto con el aumento de las frecuencias de las líneas navieras; elementos que han contribuido al fortalecimiento de la posición competitiva del mencionado puerto.

Acorde con la investigación realizada por Acosta (2021): los productos que se someten al régimen del tránsito experimentan beneficios significativos en términos de eficiencia temporal y disminución de costos, lo que resulta en una ampliación de las oportunidades comerciales. Este concepto respalda las conclusiones presentes en el artículo actual, donde se destacan no solo las ventajas para los productos, sino también para Ecuador en su conjunto. En este país, el tránsito aduanero desempeña un papel crucial en la economía nacional, generando impactos significativos que trascienden las meras consideraciones arancelarias.

Aunque la nación en cuestión no experimenta beneficios directos en términos de reducción de aranceles, se evidencian ventajas vinculadas a la mejora de la logística, el incremento del empleo y el estímulo a la actividad portuaria. Se destaca, en particular, el impulso a la logística, dado que el régimen de tránsito contribuye de manera significativa a la eficiencia en el movimiento de mercancías. Este fenómeno no solo facilita el comercio internacional, sino que también fomenta el desarrollo de una infraestructura portuaria más robusta, propiciando así la creación de un sistema logístico más sólido y competitivo.

Los productos agroindustriales desempeñan un importante papel en la contribución a la economía peruana. En el caso específico del aguacate, las exportaciones mostraban una tendencia decreciente y constante, tanto antes como durante la implementación de la reforma agraria. No obstante, mediante la aplicación de herramientas, la introducción de tecnología y la importación de maquinaria esencial para mejorar la producción, se logró un notable incremento en la calidad del producto. Desde una perspectiva de marketing, la promoción del aguacate se expandió con el objetivo de llegar a una mayor

cantidad de países (Valle y Villareal, 2022).

En lo que respecta a los arándanos, su producción inició precisamente hace dos décadas, y Perú ha consolidado su posición como el segundo mayor productor a nivel mundial. Principalmente, este producto se orienta hacia los mercados de Estados Unidos y Países Bajos, según indican los hallazgos de Salas (2020). Este desarrollo ilustra cómo la adopción de herramientas tecnológicas y estrategias de marketing ha contribuido significativamente al aumento de la calidad y la expansión de la comercialización de productos agroindustriales en el contexto peruano.

En el contexto actual, se observa un incremento del 15% en las exportaciones de uvas peruanas, resultado de una eficiente gestión de las relaciones comerciales que ha facilitado el acceso a mercados significativos, entre ellos: Estados Unidos, la Unión Europea y China. En consonancia con las observaciones de Sandoval y Avila (2019): se destaca la ventaja estratégica de Perú al poder producir uvas a lo largo de todo el año, permitiendo así abastecer a estos mercados durante la temporada baja para otros productores, que comprende los primeros cuatro meses del año.

Este enfoque ha conducido a un aumento notorio en las exportaciones de uvas peruanas durante el periodo que abarca desde diciembre hasta marzo. Este fenómeno refleja cómo la diversificación y la gestión eficiente de las relaciones comerciales han contribuido al éxito en el comercio de uvas peruanas a nivel internacional.

En referencia al mango, sus exportaciones experimentaron un notable aumento después de la pandemia. Esto se atribuye al cambio en los hábitos de consumo hacia productos saludables, brindando una oportunidad para incrementar las exportaciones.

Sin embargo, Gonzales, Quille, Paricela y Calsin (2022): mencionan que Perú aún no supera a México, que se mantiene como el principal exportador de mangos. Finalmente, se encuentra el jengibre, que ha sido exportado a

Estados Unidos desde el 2006, y ha ganado popularidad en este y otros países debido a sus propiedades culinarias y medicinales, lo sostienen Cisneros-Santos, Lavado-Meza, Estacio y Carhuallanqui (2021).

Por otra parte, se explican, en la tabla 2, las rutas de traslado predeterminadas para las mercancías que provienen desde Perú y, consecutivamente, se evidencia, en la Tabla 3, los puertos que dispone el país vecino para la exportación de sus mercancías.

Tabla 2. Ruta de traslado de productos provenientes del Perú con destino a Quito, Guayaquil y Machala.

País de Origen	Tipo de Documento de Transporte	Distrito de Declaración	Distrito de Destino	Ruta Traslado
Perú	TC Terrestre (Tránsito Aduanero Comunitario)	082 - Huaquillas	EC055 - Quito	Huaquillas, Puerto Inca, Babahoyo, Quevedo, Santo Domingo, Quito.
			EC019 - Guayaquil Aéreo	Huaquillas, Arenillas, Santa Rosa, Machala, El Cambio, La Ponce, Naranjal, Duran, Guayaquil
			EC064 - Puerto Bolívar	Huaquillas, Chacras, Arenillas, Santa Rosa, Y del Cambio, Machala, Puerto Bolívar.

Fuente: Los Autores (2023).

En la tabla 2 se detallan las rutas específicas de tránsito aduanero que son empleadas para exportar productos peruanos a través del territorio nacional, indicando las localidades clave a lo largo de cada itinerario. Se destaca el Itinerario 1, que se extiende desde Huaquillas hasta Quito, caracterizado por su conexión directa con la capital ecuatoriana, y que abarca centros administrativos y comerciales de importancia fundamental. La inclusión de paradas estratégicas en Puerto Inca, Babahoyo, Quevedo y Santo Domingo subraya la complejidad y amplitud de esta ruta, diseñada específicamente para optimizar la eficiencia en el marco del régimen de

tránsito.

No obstante, la Ruta 2, que abarca desde Huaquillas hasta Guayaquil, pone de manifiesto la relevancia de la conexión con uno de los puertos nacionales más importante. Con paradas en Arenillas, Santa Rosa, Machala y otras localidades, esta ruta ofrece una red logística sólida, creando un vínculo clave para la exportación e importación de productos peruanos. La presencia de Guayaquil como punto de llegada enfatiza la relevancia de esta ciudad como un nodo estratégico en el flujo comercial regional.

El itinerario 3, que culmina en Puerto Bolívar, resalta la relevancia de los puertos en el proceso de exportación. Esta ruta, que pasa por Chacras, Arenillas y Machala, se dirige específicamente hacia dicho puerto; un actor fundamental en la cadena de suministro para productos peruanos. El análisis de estas rutas subraya la necesidad de una colaboración estrecha y coordinación eficiente entre las aduanas de ambos países para asegurar el éxito de estas operaciones logísticas; en particular, haciendo énfasis en la flexibilidad necesaria para adaptarse a diversos factores logísticos e infraestructurales a lo largo de estas complejas rutas.

Tras el declive de las ventas de Ecuador al exterior debido a la pandemia del COVID-19, se requiere que la logística vaya de la mano con la producción de las mercancías. Por ello, es imprescindible desarrollar corredores logísticos para mejorar la conexión con los consumidores y facilitar el comercio exterior. Uno de ellos es la Ruta Manaos Brasil que, como afirman Laurente y Filippi (2021): permite acceder a importantes mercados internacionales, como el asiático; convirtiéndose en una posibilidad para exportar productos siendo más competitivos.

De esta forma, las rutas logísticas se comprenden de aquellos itinerarios planificados y organizados que abarcan el transporte, almacenamiento y distribución de mercancías desde su origen hasta su destino final, todo esto para reducir costos y garantizar la entrega de la carga.

Sin embargo, Hernández, Romero, Tiria y López (2020): son críticos en la escasa dedicación y aporte financiero de los gobiernos en el progreso; principalmente, en las vías terrestres.

Por otra parte, los clústeres logísticos son compañías que tienen como actividades principales las relacionadas a la logística, con las cuales se pretende sacar provecho de las fortalezas en el mercado. De hecho, Balza-Franco y Cardona-Arbelaez (2020): manifiestan que ser efectivos en las operaciones logísticas, el estado de las instalaciones y la perspectiva del gobierno en el ámbito económico, son influyentes en el desarrollo de las actividades de la empresa en el ámbito comercial.

Desde el punto de vista de Zamudio y Izquierdo (2020): el análisis de todas las aristas que afectan la competitividad de las exportaciones se convierte en una práctica esencial, como la identificación y prevención de posibles riesgos en la cadena logística y la implementación de medidas preventivas que contribuyen a garantizar un flujo eficiente y seguro de las mercancías en el proceso exportador.

Esta teoría se respalda con la práctica, ya que los productos no petroleros de Perú que siguen las rutas, especificadas en la tabla 2 del artículo, hacia Puerto Bolívar, Guayaquil y Quito, son supervisados por la Aduana y utilizan las herramientas tecnológicas para garantizar el cumplimiento de la ventaja competitiva al exportar los productos por el territorio nacional.

Una de estas herramientas es el Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA), que tiene la finalidad de simplificar la supervisión de las mercancías y permite conocer la ubicación en forma instantánea gracias a su tecnología, garantizando la integridad de la carga y ayudando a prevenir posibles irregularidades en el transporte de mercancías, lo expresan (Proaño y Quimi, 2020).

Esta afirmación da respuesta a la pregunta de investigación: la inadecuada trazabilidad, los robos y hurtos de mercancías y la ausencia de

técnicas logísticas y tecnológicas, ¿pueden afectar al Ecuador como país de tránsito para las futuras exportaciones?. Puede existir pérdidas económicas, mala reputación del país y desconfianza en los socios comerciales, pero es necesario precisar que la Aduana desempeña un papel crucial en la supervisión y control de las unidades de transporte que se someten al tránsito en territorio nacional, uno de ellos es la implementación de las Etapas para la Modificación del Abuso (PEMA) que permite poner en práctica los beneficios descritos anteriormente.

Finalmente, el transporte terrestre juega un papel fundamental en el régimen del tránsito y, como sostienen López-Rodríguez y Pardo (2019): aporta a la economía nacional al facilitar el traslado de productos desde la producción hasta la exportación, influye en la competitividad internacional de productos y contribuye significativamente al ámbito del comercio internacional. La teoría dada por los autores compagina con los hallazgos, ya que el tránsito impulsa la movilidad de carga en el país, lo que conlleva a un aumento en la demanda de servicios de transporte. Este incremento en la actividad logística se palpa en la contratación de más choferes y personal relacionado con el transporte de mercancías que, a su vez, forman parte en la dinamización de la economía.

Es esencial mencionar que existe un tiempo límite para el tramo comprendido de Huaquillas a Puerto Bolívar, donde no se puede sobrepasar las 4 horas. En caso de superar este plazo, la Aduana llevará a cabo un informe por falta reglamentaria, asegurando el cumplimiento de los protocolos predefinidos y la eficiencia en la cadena logística. En el traslado de productos no petroleros desde Perú hacia Puerto Bolívar, se utiliza la vía Troncal de la Costa, una opción estratégica que ha contribuido a la reducción de robos a las unidades de transporte. La seguridad de las carreteras en este trayecto ha sido fundamental para minimizar riesgos y garantizar la integridad de las mercancías en tránsito.

En la tabla 3 se detalla los principales puertos de Perú, resaltando su diversidad geográfica y relevancia estratégica para el comercio internacional. Tumbes, ubicado en la frontera norte, sobresale por su posición estratégica que facilita el intercambio comercial con Ecuador. Igualmente, la inclusión de Tumaco, aunque situado en Colombia, subraya lo necesario de la conectividad regional, sugiriendo que este puerto colombiano puede servir como un nodo clave para la entrada y salida de mercancías desde y hacia Perú.

Tabla 3. Puertos o Distritos de Administración de Carga con más frecuencia en las exportaciones peruanas.

Código	Distritos de ADM carga
PE019	Tumbes
CO040	Tumaco
PE046	Paita
PE055	Chiclayo
PE091	Chimbote
PE118	Marítima del callo
PE172	Tacna
PE244	Postal de Lima
PE280	Puerto Maldonado

Fuente: Los Autores (2023).

Por otra parte, Justavino y Araúz (2023): declaran que Perú cuenta con un tamaño de territorio significativamente mayor e importantes puertos que resaltan en la región, permitiendo conectarse con varias rutas internacionales. Este concepto discrepa de la situación de los productos no petroleros peruanos, como el aguacate, arándanos, jengibre, mangos y uvas, que no son exportados por los puertos peruanos, como se detalla en la tabla 3, sino que lo hacen a través de Ecuador, que actúa como país de tránsito. De esta forma, se da respuesta a la hipótesis del presente artículo, donde se menciona el aumento de las exportaciones peruanas no petroleras, desde el territorio nacional, en el año 2023, aplicando el régimen antes mencionado.

Paita, en la costa norte, se posiciona como un puerto crucial con una

ubicación estratégica que lo convierte en un centro vital para las exportaciones e importaciones regionales. Chiclayo y Chimbote, ubicados en el norte y centro de la costa peruana, respectivamente, refuerzan la presencia estratégica de los puertos en estas regiones, potencialmente facilitando el comercio de bienes específicos producidos en el norte del país.

La inclusión de Marítima del Callo plantea interrogantes sobre la precisión de la información y remarca la necesidad de verificar su relevancia real. Tacna, en la frontera sur, y Postal de Lima, en la capital, enfatizan la significativa conexión que ofrecen como puntos de conexión clave, mientras que Puerto Maldonado, en la región amazónica, resalta la diversidad geográfica y su papel vital en el transporte de productos provenientes de la selva hacia los mercados internacionales. En conjunto, este análisis señala lo importante de la conectividad marítima para la economía peruana y la relevancia estratégica única de cada puerto en la red comercial del país.

4. Conclusiones

La identificación de productos peruanos como arándanos, aguacates, mangos, uvas y jengibre, sujetos al régimen de tránsito aduanero, es crucial para facilitar el comercio internacional. El aumento de estas exportaciones en 2023 destaca la importancia de procedimientos aduaneros eficientes, impulsando el sector agrícola peruano. Esto demuestra la capacidad del país para satisfacer la demanda global y el impacto positivo del régimen de tránsito aduanero en la exportación agrícola.

La evaluación de las rutas de tránsito desde Huaquillas hasta Puerto Bolívar, Guayaquil y Quito para productos no petroleros peruanos destaca su importancia estratégica como corredores logísticos. Estas tres zonas aduaneras son fundamentales para el proceso de exportación, mejorando la eficiencia del comercio bilateral. Este sistema fortalece los lazos económicos entre Ecuador y Perú, fomentando una colaboración comercial sostenible y

relaciones económicas mutuamente beneficiosas.

Los beneficios derivados del rol de Ecuador como país de tránsito se presentan como elementos esenciales para impulsar su economía. Entre estos beneficios se destacan la generación de empleos, la contratación de personal vinculado al ámbito logístico y el aumento de carga en los puertos y aeropuertos nacionales. Estos factores contribuyen al fortalecimiento de la logística nacional, al desarrollo económico del país, a la mejora de la eficiencia operativa en el ámbito comercial y a la consolidación de Ecuador como un actor fundamental en el comercio regional. Este análisis resalta la importancia de la función de tránsito en la economía ecuatoriana y su impacto positivo en diversos aspectos clave para el desarrollo sostenible del país.

En última instancia, se recomienda llevar a cabo, para futuras investigaciones, un análisis detallado de los productos peruanos que han transitado por las rutas mencionadas en el presente año, identificando específicamente los mercados a los cuales estos productos están siendo destinados. La relevancia de esta investigación radica en la capacidad para evidenciar las tendencias actuales en el comercio internacional y proporcionar información valiosa que pueda ser utilizada en la formulación de estrategias futuras. Este análisis prospectivo contribuirá a una comprensión más profunda de los patrones comerciales y orientará decisiones estratégicas informadas en el ámbito del comercio de productos peruanos a nivel internacional.

5. Referencias

- Acosta, J. (2021). **Análisis del Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario en el intercambio comercial Tulcán - Ipiales y la incidencia en los delitos aduaneros.** Trabajo de Titulación. Tulcán, Ecuador: Universidad Politécnica Estatal del Carchi.
- Arias, F. (2012). **El proyecto de investigación: Introducción a la Metodología Científica.** 6ª Edición, ISBN: 980-07-8529-9. Caracas,

- Venezuela: Editorial Episteme, C.A.
- Balza-Franco, V., & Cardona-Arbelaez, D. (2020). **La relación entre logística, cadena de suministro y competitividad: una revisión de literatura.** *Revista Espacios*, 41(19), 179-196, e-ISSN: 0798-1015. Venezuela: Grupo Editorial Espacios GEES, 2021, C.A.
- Bernal, C. (2010). **Metodología de la investigación.** Tercera edición, ISBN: 978-958-699-128-5. Colombia: Pearson Educación.
- Cisneros-Santos, G., Lavado-Meza, C., Estacio, R., & Carhuallanqui, E. (2021). **El jengibre y su relación con el comercio exterior en la economía peruana 2010-2019.** *Investigación Valdizana*, 15(3): 137-144, e-ISSN: 1995-445X. Recuperado de: <https://doi.org/10.33554/riv.15.3.909>
- García, L. (2021). **Intereses del Perú en Arica: realidad y desafíos.** *Revista Peruana de Derecho Internacional*, (169), 113-131, e-ISSN: 2663-0222. Recuperado de: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v0i0.211>
- Gonzales, S., Quille, L., Paricela, C., & Calsin, J. (2022). **Exportación del mango peruano. una revisión durante la pandemia del COVID-19.** *Revista Universidad y Sociedad*, 14(S6), 716-724, e-ISSN: 2218-3620. Cuba: Editorial "Universo Sur".
- Hernández, L., Romero, J., Tiria, J., & López, D. (2020). **Estrategia de la mejora continua de la logística de transporte, una evaluación del diseño de una red de conexión continental multimodal de transporte, caso: Ruta Panamericana.** *Inclusión y Desarrollo*, 7(1), 1-8, e-ISSN: 2590-7700. Recuperado de: <https://doi.org/10.26620/uniminuto.inclusion.7.1.2020.3-8>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). **Metodología de la Investigación.** Sexta edición, ISBN: 978-1-4562-2396-0. México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Justavino, M., & Araúz, A. (2023). **Carga contenerizada: los puertos**

panameños en relación con los puertos latinoamericanos. *Revista Plus Economía*, 11(1), 18-25, e-ISSN: 2644-4046. Panamá: Universidad Autónoma de Chiriquí.

Lakshmanan, T. (2011). **The broader economic consequences of transport infrastructure investments.** *Journal of Transport Geography*, 19(1), 1-12, e-ISSN: 0966-6923. Recovered from:

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.001>

Laurente, I., & Filippi, E. (2021). **Fronteras Brasil y Perú, espacio de integración y cooperación.** *Agenda Internacional*, 28(39), 151-178, e-ISSN: 2311-5718. Recuperado de:

<https://doi.org/10.18800/agenda.202101.006>

López-Rodríguez, 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*, 29(54), 89-114, e-ISSN: 2619-6573. Recuperado de:

<https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75022>

Maruri, C. (2010). **Análisis de los Regímenes Aduaneros.** Trabajo Final. Cuenca, Ecuador: Universidad del Azuay.

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). **Técnicas de muestreo sobre una población a estudio.** *International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232, e-ISSN: 0717-9502. Chile: Sociedad Chilena de Anatomía.

Proaño, T., & Quimi, F. (2020). **Análisis del sistema SENA tracking y su relación con los operadores de comercio exterior (Importadores).** Ecuador: Repositorio Universidad de Guayaquil.

Realpe, I., Chunes, J., & Herrera, E. (2021). **Las condiciones de las operaciones del tránsito aduanero comunitario (TAC) en la frontera norte del estado ecuatoriano.** *Sathiri*, 16(1), 20-35, e-ISSN: 2631-2905. Recuperado de: <https://doi.org/10.32645/13906925.1038>

Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). **Métodos científicos de indagación y de**

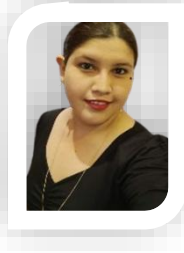
construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 82, 175-195, e-ISSN: 2590-521X. Recuperado de: <https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>

Salas-Canales, H. (2020). **Agroexportaciones no tradicionales y su contribución al desarrollo económico Peruano.** *Dominio de las Ciencias*, 6(1), 4-27, e-ISSN: 2477-8818. Ecuador: Polo de Capacitación, Investigación y Publicación (POCAIP).

Sandoval, K., & Avila, D. (2019). **La competitividad del comercio de uva en el mercado internacional y en Estados Unidos: el caso de México y Perú.** *Cimexus*, 14(1), 56-77, e-ISSN: 2007-9206. México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Valle, M., & Villareal, I. (2022). **Influencia de la innovación institucional en el sector exportador del aguacate peruano.** *e-Agronegocios*, 8(1), 45-69, e-ISSN: 2215-3462. Recuperado de: <https://doi.org/10.18845/ea.v8i1.5757>

Zamudio, O., & Izquierdo, A. (2020). **Modelo de gestión de riesgo de la cadena de suministro como elemento diferenciador.** *Review of Global Management*, 6(1), 14-34, e-ISSN: 2662-0286. Recuperado de: <https://doi.org/10.19083/rgm.v6i1.1487>

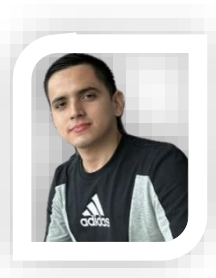


Katia Lissette Chimbo Aguilar
e-mail: kcimbo2@utmachala.edu.ec

Nacida en la ciudad de Pasaje, provincia de El Oro, Ecuador, el 3 de marzo del año 1998. Académico de la carrera de Comercio Exterior de la Universidad Técnica de Machala (UTMACH); además, he realizado cursos en contabilidad y auditoría; he participado en congresos relacionados al comercio exterior.

Juan Sebastián Pástor Robles

e-mail: jpastor3@utmachala.edu.ec



comercio exterior.

Nacido en la ciudad de Machala, provincia de El Oro, Ecuador, el 10 de agosto del año 2001. Actualmente, soy Académico de la carrera de Comercio Exterior de la Universidad Técnica de Machala (UTMACH); en cuanto a mi experiencia académica, he participado en varios congresos nacionales y seminarios web acerca del

Sandra Sayonara Solórzano Solórzanoe-mail: ssolorzano@utmachala.edu.ec

Nacida en la provincia de El Oro, Ecuador, el 1 de septiembre del año 1975. Docente-investigadora de la Universidad Técnica de Machala (UTMACH); Ingeniera en Comercio Internacional, con título obtenido en la Universidad Técnica de Machala (UTMACH); Magister en Administración y Dirección de Empresas, con título obtenido en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (UTEG); Diez años de experiencia en docencia universitaria; he publicado libros y artículos científicos en la temática del comercio exterior; también, he participado en ponencias nacionales e internacionales; Miembro de diferentes grupos y proyectos de investigación.

Johanna Micaela Pizarro Romeroe-mail: jpizarro@utmachala.edu.ec

Nacida en la ciudad de Machala, provincia de El Oro, Ecuador, el 18 de diciembre del año 1979. Obtuve una licenciatura en Ciencias de la Educación, especialidad Inglés en la Universidad Técnica de Machala (UTMACH); tengo una Maestría en la Enseñanza del Idioma Inglés por la Universidad Estatal del Sur de Manabí (UNESUM); y una Maestría en Educación a Distancia por la Universidad Nacional de Loja (UNL); he participado en varios eventos académicos y publicaciones como ponente en temáticas relacionadas a la enseñanza del inglés general y Español; soy docente de Business English en la carrera de Comercio Exterior de la Universidad Técnica de Machala; y formo parte de grupos de investigación.