



**ANÁLISIS AL PROCESO DEL TRÁFICO POSTAL
INTERNACIONAL Y MENSAJERÍA ACELERADA COURIER,
REALIZADO POR LAS EMPRESAS PRIVADAS QUE OPERAN
EN ZONA DE CARGA AÉREA EN EL PRIMER DISTRITO DE
ADUANA – GUAYAQUIL**

Autor 1

Nombre: Pablo Aníbal Mera Cruz

Institución: Universidad Laica Vicente Rocafuerte

Email: pmcruz@hotmail.es

Cargo: Estudiante

Autor 2

M.SC. Lázaro Ulises Muñoz Carine

Institución: Universidad Laica Vicente Rocafuerte

Email: lmuozc@ulvr.edu.ec

Cargo: Docente

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Pablo Aníbal Mera Cruz y Lázaro Ulises Muñoz Carine (2019): "Análisis al proceso del tráfico postal internacional y mensajería acelerada Courier, realizado por las empresas privadas que operan en zona de carga aérea en el primer distrito de aduana – Guayaquil", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (abril 2019). En línea

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2019/04/trafico-postal-internacional.html>

RESUMEN

La visión del envío de correspondencia en un mundo informatizado y globalizado, han cambiado notablemente; según (Gil López 2018), la fusión del transporte urgente y los servicios postales originaron tres nichos de negocio, que se asentaron a escala internacional: Uno, el segmento de la paquetería (de manera local o Nacional); dos, el Courier; y tres, el correo exprés (de forma internacional).

Los costos por el uso de estos servicios son un poco elevados, especialmente el Express y el Courier los cuales han seguido creciendo. En el Ecuador las personas autorizadas para efectuar los trámites ante la Aduana de manera privada, son los Operadores Privados Courier

(OPC'S). Cada trámite se gestiona con la declaración respectiva por medio del sistema ECUAPASS. Las condiciones para un buen servicio, es que sea económico y ágil, y para esto algunas empresas a manera de plus, entregan los paquetes a domicilio o brindan el servicio de seguimiento de paquetería, lo cual repercute en los costos que deben de pagar los usuarios y los costos-beneficios del OPC que los implemente.

Los procesos de importación o exportación bajo esta modalidad, dependen en un 90% de los controles y de la normativa aduanera, la misma que ha tenido algunos desaciertos que pudieran mejorarse para dar agilidad a los procesos aduaneros.

En este sentido me voy a referir a las normas legales con que se crearon las categorías para el tráfico postal y mensajería acelerada Courier; las mismas que resultaron confusas, entre ellas están 1-2003-R2 / 2-2008-R3 /4-2008-R4; y que incluyeron la creación de una tabla que categorizaba la carga importada bajo este régimen, la misma que cambió varias veces, hasta la última la resolución / 6-2007-R4. La paquetería importada debía ser verificada al momento del aforo; los tipos de aforo son automáticos, documentales y físicos, y el 75% de la paquetería se nacionaliza por medio del aforo automático y documental y tan sólo el 15% a través del aforo físico. Por esta razón se estima conveniente que una de las formas para mejorar los procesos es la eliminación de la actual tabla para la categorización de la mercancía para los paquetes que son importados bajo el Proceso del Trafico Postal Internacional y Correos rápidos en el Ecuador, y en su lugar establecer sólo tres categorías:

Palabras Claves:

Trafico Postal y Mensajería Acelerada - Eficiencia del Proceso

ABSTRACT

The vision of sending correspondence in a computerized and globalized world, have changed markedly; according to (Gil Lopez 2018), the merger of express transport and postal services originated three business niches, which settled on an international scale: One, the parcel segment (locally or nationally); two, the Courier; and three, express mail (internationally).The costs for the use of these services are a bit high, especially the Express and the Courier, which have continued to grow. In the equator the authorized persons to carry out the procedures before the Customs in a private way, are the Private Courier Operators (OPC'S). Each procedure is managed with the respective declaration through the ECUAPASS system. The conditions for a good service, is that it is economical and agile, and for this some companies as a plus, deliver packages at home or provide the parcel tracking service, which affects the costs that users must pay and the cost-benefits of the OPC that implements them. The processes of import or export under this modality, depend in 90% of the controls and the customs regulations, the same one that has had some mistakes that could be improved to give agility to the customs processes. In this sense I am going to refer to the legal norms with which the categories for

postal traffic and Courier accelerated messaging were created; the same ones that were confusing, among them are 1-2003-R2 / 2-2008-R3 / 4-2008-R4; and that included the creation of a table that categorized the imported cargo under this regime, the same one that changed several times, until the last resolution / 6-2007-R4. The imported parcel should be verified at the time of the capacity; the types of capacity are automatic, documentary and physical, and 75% of the parcel service is nationalized through automatic and documentary capacity and only 15% through physical capacity. For this reason, it is considered advisable that one of the ways to improve the processes is the elimination of the current table for the categorization of the merchandise for the packages that are imported under the International Postal Traffic Process and rapid mails in Ecuador, and in its place to establish only three categories.

Keywords

Postal Traffic and Accelerated Messaging - Process Efficiency

INTRODUCCIÓN

Los OPC'S son empresas autorizadas por el estado para mediar el transporte de las mercancías a través de procesos regulares de Tráfico Postal y Mensajería Acelerada; y pese a que los procesos están regulados por la SENA E, como resultado de esta investigación se pudo detectar algunos inconvenientes, que coinciden con el criterio de la ASEMEC que vale analizarlos e investigarlos.

- Demora frecuente en todo el proceso de entrega, cuando se realizan ajustes en las declaraciones aduaneras por las incorrectas clasificaciones de las mercancías.
- Demora en el proceso de aforo; la SENA E considera para el aforo automático sólo el 28%, mientras que el 66% es aforo documental, y el 6% aforo físico.
- En los casos de las exportaciones las declaraciones aduaneras simplificadas, no existen una estandarización para la presentación de documentos.
- Inconveniencia de que los OPC'S subcontraten a los Agentes de Aduana para la reexportación de mercancía, cuando esta no pudo ser nacionalizada.
- No existe una representación de la Asociación Ecuatoriana de Empresas de Mensajería Expresa y Courier, ante las autoridades.
- Impedimento de salida Parcial de la mercancía, cuando esta es sometida al aforo físico se suspende la totalidad de la carga; y al no existir el fraccionamiento de la misma, puede quedar en estado de abandono tácito.
- Inconveniencia de las condiciones del espacio físico, no son las más adecuadas para que los Courier realicen el desempaqueado y revisión de las guías de los bultos.
- Se desconoce a quién beneficia las clasificaciones para el aforo de la mercancía
- Son excesivos, los tiempos de atención de revisión de DAS y las validaciones por categorías en los aforos documentales.

- No está definido la participación de los delegados Postales que no están registrados como Courier.
- No se motiva a la honestidad por parte de los Operadores de la Aduana, puesto que existe el trato preferencial para ciertos OPC´S.
- Los valores cobrados a los destinatarios por los Courier son excesivos.
- Existen demoras en la entrega de paquetería domiciliaria de los delegados Postales
- Falta de recursos de varios OPC´S, para mejorar la calidad de los procesos, puesto que los gastos en que se incurren son elevados y el margen de utilidad es reducido.

CAPÍTULO I: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

TEMA

Análisis al proceso del tráfico postal internacional y mensajería acelerada Courier, realizado por las empresas privadas que operan en zona de carga aérea en el primer distrito de aduana – Guayaquil

OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN:

Analizar las estrategias que permitan minimizar los factores que están afectando la eficiencia del proceso del tráfico postal y mensajería acelerada privada en la zona de carga aérea del distrito Guayas,

DELIMITACIÓN O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Área: Comercio del exterior

Aspectos: Fortalecimiento de los procesos del tráfico postal internacional y mensajería acelerada Courier, realizado por las empresas privadas que operan en zona de carga aérea primer distrito de aduana.

Tema: Análisis al proceso del tráfico postal internacional y mensajería acelerada courier, realizado por las empresas privadas que operan en zona de carga aérea primer distrito de aduana.

Alcance: Se estima que el alcance de esta investigación, permitirá tener un referente de los factores sociales que afectan a la gestión del proceso del tráfico Postal y mensajería acelerada, que realizan las empresas Courier y de las normas establecidas por el SENA, desde el arribo de la mercancía a las bodegas primarias hasta su desaduanización.

IDEA A DEFENDER

Si se minimiza los factores Políticos que afectan al trabajo de los operadores privados del Tráfico Postal, entonces se alcanzaría una mejor eficiencia del proceso del tráfico Postal y mensajería acelerada en la zona de carga del Distrito Guayas

CAPÍTULO II; MARCO TEÓRICO

MARCO REFERENCIAL

La UPU a nivel Mundial aunó esfuerzos de cooperación con diferentes organizaciones, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU), la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO), la Organización Internacional del Trabajo (ILO), la Organización Mundial del Comercio (WTO), el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas (WCO) y para facilitar el traslado de la correspondencia, con la Organización Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

Gracias a estos acuerdos, la UPU propuso la Internacionalización para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Kyoto, 1999), con la finalidad de llegar a acuerdos internacionales y dinamizar especialmente los procesos Aduaneros entre las naciones; así mismo, la Organización de Estados Americanos (OEA), en conjunto con la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), planteó la integración de las exportaciones por envíos Postales para el beneficio económico de las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES), proyecto en el que hasta en la actualidad, se encuentra vinculados varios países sudamericanos, entre ellos Ecuador.

La UNASUR vinculó el proyecto al IRSA denominada así a la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana”, encargada de velar por los planes de desarrollo en materia de la integración económica de los países miembros de la UNASUR; pero, indistintamente de los avances del proyecto, los países adoptaron el modelo de los envíos postales como uno de los canales más efectivos que permite mayor fluidez dentro del comercio electrónico (e-commerce); Ecuador decide sumarse y se crea la figura de transporte urgente y servicios postales.

Para (Gil López , 2018) la fusión del transporte urgente y los servicios postales originaron tres grandes nichos de negocio que se asentaron a escala internacional, el segmento del courier, el exprés y la paquetería.

Tabla 1: Los tres segmentos del mercado del transporte urgente

	<i>Courier</i>	<i>Exprés</i>	<i>Paquetería</i>
<i>Tamaño del objeto transportado</i>	Documentación y pequeña paquetería (1,5 kilogramos de media)	Paquetes normalmente no superiores a los 31,5 kilogramos	Paquetes de bajo peso y con tamaños muy estandarizados
<i>Valor del objeto transportado</i>	Alto	Alto	Medio
<i>Tiempo de entrega</i>	En el mismo día (para envíos nacionales)	Tiempos garantizados 24-48 horas	Tiempos garantizados 48-72 horas
<i>Alcance geográfico del servicio</i>	Nacional e internacional	Nacional e internacional	Nacional
<i>Control del envío</i>	Personal	A través de una red global	Sistematizado e individual
<i>Adaptabilidad a la demanda</i>	Elevada	Media	Baja
<i>Ventaja competitiva</i>	Supervisión personal y fiabilidad en el envío	Rapidez y fiabilidad	Estandarización y precios competitivos

Fuente: www.dhl-discoverlogistics.com

En el Ecuador los nichos de mercado están relacionados especialmente con la velocidad y fiabilidad de las empresas que se encargue en la entrega de la carga, regularmente los operadores privados ofrecen este servicio rápido y el otro es el ofrecido por el estado a través del Servicio Postal del Ecuador.

En el 2008 la CAE emitió varias resoluciones respecto a las actividades de importación para el tráfico postal y courier; algunas resultaron confusas, entre ellas están 1-2003-R2 / 2-2008-R3 / 4-2008-R4; incluyeron una tabla que categorizaba la carga importada bajo el régimen courier, la cual se cambió varias veces, la última con la resolución / 6-2007-R4 para regularizarse en el 2010 quedando de la siguiente manera:

Tabla 2: Categorización bajo el Régimen de Courier 2010

Categorías	Partida General 9807 Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos
A	<p>Documentos Impresos: libros, cartas, postales, periódicos, fotografías, o cualquier otro tipo de información; contenidos en medios de audio y video, magnéticos, electromagnéticos, electrónicos; que no estén sujetos de licencias, etc., pudiendo ser de naturaleza judicial, comercial, bancaria, pero desprovistos de toda finalidad comercial y que no sean de prohibida importación. Esta categoría no requiere Declaración Aduanera Simplificada (DAS).</p> <p>0% Ad valoren, 0% del IVA y 0 del Fodinfra</p> <p>Esta categoría está amparada bajo la “Ley General de Servicios Postales”</p>
B	<p>Menor o igual a 4Kg y US\$400 FOB:</p> <p>Paquetes con peso menor o igual a 4 kg. y cuyo valor FOB sea menor o igual a los US\$ 400,00 (o su equivalente en otra moneda); siempre que se trate de bienes de uso para el destinatario y sin fines comerciales. Partida 9807,00,00,10</p> <p>Hasta 5 importaciones o \$1200 por destinatario \$42 por importación En el caso de migrantes hasta 12 importaciones o \$2400 por remitente al año. Registro www.consuladovirtual.gob.ec</p>
C	<p>Menor o Igual a 50Kg y US\$2.000</p> <p>FOB Paquetes cuyo peso no exceda los 50 kg. ni el valor FOB de US\$ 2.000,00 (o su equivalente en otra moneda), y que no contemple la categoría anterior. Sin embargo, cuando se trate de repuestos para la industria, equipos médicos, o medios de transporte, se admitirá un peso de hasta 200 kg., siempre que su valor FOB no supere los US\$ 2.000,00 (o su equivalente en otra moneda). Se exceptúan las limitaciones de valor y peso a las mercancías mencionadas anteriormente, cuando su número no exceda de 10 (diez) unidades. Partida 9807,00,00,20- 20% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra</p>
D	<p>Textiles y calzados. Menores o iguales a 20Kg. y US\$2.000 FOB</p> <p>Todas las prendas, confecciones, textiles y calzados, que no se contemplen en la Categoría B, deberán obligatoriamente declararse en esta categoría, y el peso no puede exceder los 20 kg. ni el valor sobrepasar los US\$ 2.000,00 (o su equivalente en otra moneda). Estos bienes no podrán ser usados, debido a que constituyen mercancías de prohibida importación. Partida 9807,00,00,30</p>

10% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra

- E Medicina sin fines comerciales, equipos ortopédicos, órganos y tejidos, etc.** Paquetes con medicinas sin fines comerciales, siempre que arriben a nombre de una persona natural; aparatos ortopédicos, órganos, tejidos y células; fluidos humanos y otros elementos requeridos para procesos médicos y quirúrgicos de emergencia; equipos y aparatos para personas con discapacidad, justificando su necesidad ante la administración aduanera. Partida 9807,00,00,40

0% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra

- F Libros o similares** Paquetes con libros o similares, o equipos de computación y sus partes; siempre que la partida específica dentro de los capítulos 1 al 97 del Arancel Nacional de Importaciones tenga tarifa 0%. Estos artículos están exentos de toda limitación de peso y valor. Partida 9807,00,00,50

0% Ad valoren, 0% del IVA y 0,5 del Fodinfra

Equipos de computación y sus partes:

Paquetes con libros o similares, o equipos de computación y sus partes; siempre que la partida específica dentro de los capítulos 1 al 97 del Arancel Nacional de Importaciones tenga tarifa 0%. Estos artículos están exentos de toda limitación de peso y valor.

0% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra

Fuente (R.O. 452, 2011) (Decreto 056, 2013)Reglamento Código Orgánico de la Producción
Elaboración Autor

Factores que inciden en el tráfico Courier

Como bien se dijo en la introducción, los actores de este proceso están definidos por las autoridades de control Aduaneras y Operadores Privados Courier que realizan las actividades relativas al Tráfico Postal Internacional y Mensajería Acelerada Courier; la diferencia radica en el costo-beneficio para los usuarios y las estrategias operativas que implementen los OPC'S para mejorar sus ganancias. (El Comercio, 2014)

Una manera de observar las fuerzas que afectan a este sector, es utilizando herramientas que permitan medir las distintas variables que inciden en el negocio; uno de estos instrumentos es el análisis PESTEL, acrónimo de Política, Económica, Social, Tecnológica, Ecológica y Legal. Para (Steffens & Cadiat, 2015) este tipo de herramienta resulta incompleto a menos de que se analice el entorno de la empresa de manera más cercana, complementado el estudio con; (1) el análisis de las fuerzas de PORTER y (2) medir las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) del sector.

PORTER

Michael Porter (1979) estimó, que las empresas son organismos que requieren del análisis que determinen su posición en el mercado y que les permitan a sus directivos anticiparse a tendencias, sustentando la evolución e intensidad de sus competencias que motiven su progreso. Porter relacionaba la empresa con otros actores del sector como; Clientes, Proveedores, Proveedores sustitutos, Competencia y nuevos Competidores Potenciales; y su modelo lo asocia con cinco fuerzas que pueden generar desarrollo:

Rivalidad entre empresas competidoras

Para (Tarziján M., 2008) "Mientras mayores sean los costos fijos en la estructura de costos, mayor será la rivalidad esperada"; para el sector de los OPC los principales costos fijos están relacionados con el flete de la carga y los gastos de oficina. Las empresas que mantienen sus propias naves, pueden bajar un poco sus gastos y generar mejores beneficios; es el caso de DHL y UPS, empresas que tienen estas características, mientras que los otros OPC'S pactan con las empresas IATA.

Poder de negociar con clientes

Regularmente la forma de abordar a los clientes es en las oficinas, sin embargo, existe un sector que ofrece sus servicios vía telefónica, whatsapp, incluso redes sociales y páginas web dedicadas. Los medios utilizados

Poder de negociar con proveedores

Las empresas proveedoras de los servicios tienen la flexibilidad para ofrecer sus servicios al público, lo que no ocurre con Correos del Ecuador

Desarrollo Potencial de servicios Sustitutos

Para (Héctor Leonardo & César Remigio, 2017) las reformas planteadas en el año 2014 generaron controversias a más de desempleos y desinformación; en el trabajo en base a las encuestas realizadas a 31 empresas Courier en Guayaquil (Superintendencia de Compañías, 2016), se preguntó ¿Cómo observa al sector de las empresas Courier en la actualidad?; con las siguientes opciones de respuesta; Opciones: A En Crecimiento, B En Equilibrio, C En crisis



Figura 1: Adaptado de (Héctor Leonardo & César Remigio, 2017)

Para estos autores, no existirá la posibilidad de generar servicios sustitutos, mientras no se cambien los procesos de importaciones actuales “seguiremos pensando a una crisis luego de años de crecimiento progresivo el cual fue resultado entre otras cosas del auge del comercio electrónico y de la masiva migración de ecuatorianos que se dio a finales del siglo XX”.

Desarrollo potencial de Nuevos Competidores

Según la Agencia de Regulación y Control Postal (ARCPPostal, 2019), se “han recibido 164 solicitudes para la obtención del permiso de Operación Postal; de las cuales, 136 han sido aprobadas y se encuentran en trámite, mientras que 28 han sido devueltas por no cumplir con los requerimientos establecidos en la normativa”. Se estima, según esta información que, para el futuro, estas nuevas empresas Postales, podrían incluirse como futuros prestadores de Servicio Courier

FODA

Existen varios análisis FODA realizados para el sector Courier, en la tabla a continuación se anotan algunos resultados de la actividad Courier en el Ecuador, entre ellas es la falta de espacio para atender la carga de los clientes, fidelidad de los clientes, temor por los cambios legales que pueden reducir las operaciones Courier, etc.

Fuente	F	O	D	A
Creación empresa Courier para la ciudad de Cuenca 2010 (Román Velasteguí, 2010)	-Tecnología acorde con los requerimientos -Sitio estratégico para la recepción y entrega de carga	- Muchos de nuestros clientes tienen familiares ecuatorianos en EEUU.	- Costos adicional por la entrega de paquetes	-Clientes no dispuestos a pagar un costo adicional por los servicios
Plan estratégico para una empresa de courier 2010 (Silva Cáceres, 2010)	-Conocimiento del mercado -Fidelización por parte de los clientes	- Necesidad de un mejor servicio - Existencia de nuevos segmentos de mercado	- Falta de capacitación en actualizaciones del SENA Mejorar la calidad del servicio	- Temor al cambio de leyes respecto al transporte COURIER - Aumento de impuestos

Tabla 3: Análisis FODA Empresas Courier

PESTEL

La herramienta PESTEL es el acrónimo de factores a investigar, Políticos, Económicos, Sociales, Tecnológicos, Ecológicos y Legales; en este caso realizaremos un cambio en esta herramienta cambiando el Factor Ecológico por Ético; se señala que no tenemos indicio de que este cambio de factor se haya llevado a cabo.

Factores Políticos

La UNASUR vinculó el proyecto al IRSA denominada así a la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana”, encargada de velar por los planes de desarrollo en materia de la integración económica de los países miembros de la UNASUR; pero, indistintamente de los avances del proyecto, los países adoptaron el modelo de los envíos postales como uno de los canales más efectivos que permite mayor fluidez dentro del comercio electrónico (e-commerce); hoy en día Ecuador ha declarado seriamente su postura de salir de la UNASUR, en este sentido los procesos en materia comercial tienen un destino incierto.

Factores Económicos

Para (Vera Cabrera, 2018) “el emprendimiento de nuevos negocios en el Ecuador está supeditado a los intereses bancarios y que se debe ser cauto para nuevos emprendimientos; sin embargo, hay que acotar que la falta de dinero no ha sido un impedimento de crecimiento, sino la excesiva práctica de controles a las gestiones aduaneras, esto se ve reflejado en la disminución de empresas privadas prestadoras del servicio Courier, que han bajado en un 80% desde el 2012 hasta el 2018.”

Pese a que en esta investigación sólo se ha tratado las gestiones que realizan los operadores privados courier, es inevitable mencionar las actividades del operador Público, el cual está regulado por la Agencia de Regulación Postal, que en su informe del 2018 dio a conocer que las recaudaciones por el servicio prestado fueron de \$ 1.038.796; mientras que el presupuesto gastado en ese año fue de \$ 1.465.665, es decir un déficit presupuestario de \$ 202.465.

Factores Sociales

Para (Pinilla Barcelona, 2008), “la falta del recurso humano técnico especializado en materia de comercio del exterior y de mentalidad internacional, puede derivar en una miopía para nuevas oportunidades empresariales” (pág. 45). Lo que ha derivado que algunas empresas de servicio courier no han sido implementadas por profesionales del comercio del exterior; si no por personas que se han desenvuelto en el medio y desarrollaron una habilidad empírica de la tramitología aduanera, lo que les ha permitido tener un espacio laboral.

Según (Vera Cabrera, 2018) “el Ecuador al mantener un bajo índice de pobreza desde el 2006 al 2014 en un 12,7% aproximadamente, y al aumentar el acceso de la educación y la tecnología, existen mayores oportunidades para que crezca el comercio internacional; de hecho, las operaciones para el año 2017 subieron en el orden del 18% con respecto al año anterior”. No necesariamente la educación o el acceso a tecnológica incrementan el comercio.

Factores Tecnológicos

Según (Gil López , 2018), el envío de correspondencia asociada con Operaciones del sector Público, y el de Courier vinculada con el sector privado, no han podido impedir que las nuevas prácticas tecno-comerciales hayan impulsado el cambio de las regulaciones a nivel mundial y que se adapten a las nuevas demandas de los consumidores, introduciendo notables cambios en el comercio local e internacional; asegura, que este panorama se va a mantener en el futuro.

Factores Éticos

Existen ilegalidades al momento del aforo; de la información obtenida de las importaciones tipo Courier, realizadas por 20 empresas Guayas durante los años 2016 al 2018, existen preferencias al momento del aforo con otras empresas, ejemplo: mientras en el año 2016 las empresas del Guayas no tuvieron aforos automáticos, DHL tuvo un 13% de aforos automáticos; en el 2017 Guayas 3%, DHL 37% y en el 2018 fue el 8% DHL 38%. Lo que claramente evidencia una preferencia en el proceso de nacionalización de las cargas.

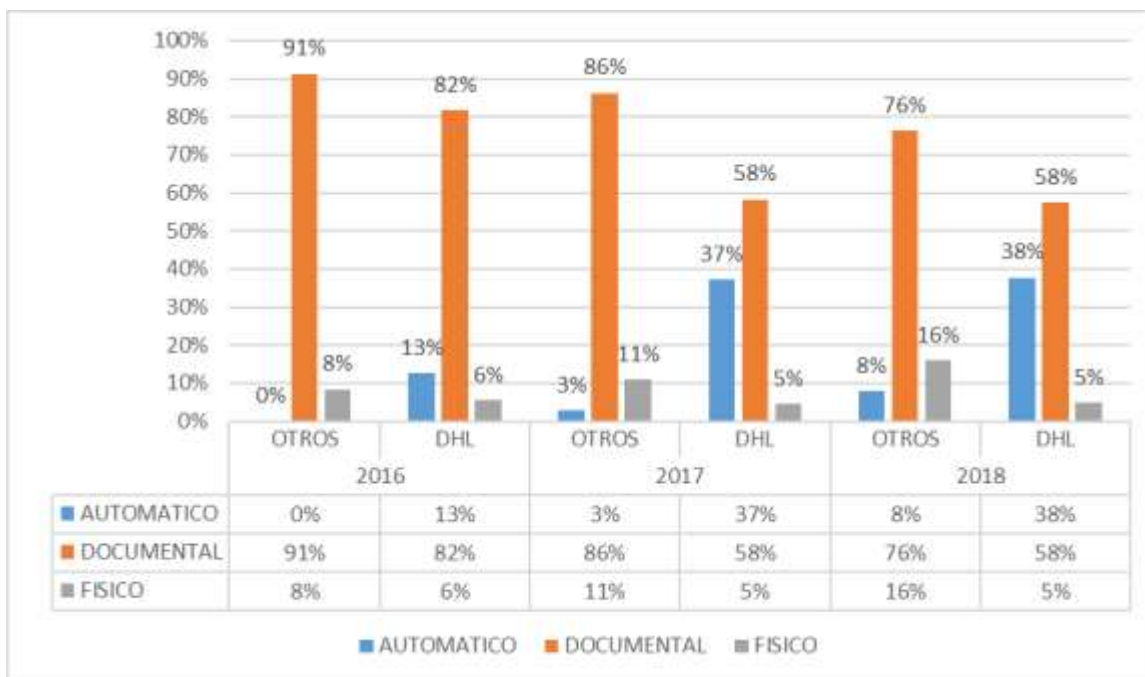


Figura 2: Operaciones de los OPC en el Guayas

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

La modalidad del presente proyecto puede ser considerada como proyecto de campo; según (Arias, 1999), la investigación de campo “es aquella que consiste en la recolección de información de todos los sujetos investigados directamente, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variables alguna, en otras palabras, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes”. El enfoque de la investigación de campo en este estudio será cualitativo.

El presente estudio se enmarca dentro de una investigación descriptiva, mixta enfocada a la cualitativa; para (Sampieri, Fernandez, & Baptista, 2006), quien cita a (Teddlie y Tashakori 2003) el enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones o para responder a un planteamiento del problema (pág.755); la información recolectada luego de ser descrita, analizada e interpretada sistemáticamente sustentará las características del fenómeno estudiado con base en la realidad del escenario planteado.

INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Para analizar el procedimiento aduanero dentro y fuera del recinto aduanero se consideró utilizar tres tipos de instrumentos distintos, (1) la flujo diagramación en el cual se puede obtener

las actividades de todo el proceso dentro de la aduana, para reconocer las actividades fuera de la aduana se lo realizará con las entrevistas. (2) las entrevistas a los diferentes actores del proceso (3) las encuestas a los operadores del servicio Courier, funcionarios de los Courier y a usuarios que han hecho uso de los servicios Courier.

RESULTADOS DEL ESTUDIO DE CAMPO

Entrevistas

A través de este instrumento se pudo obtener información sobre las actividades realizadas por los actores de los procesos; según (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2008) la entrevista “es una técnica que consiste en recoger información mediante un proceso, en el cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñadas en función de las dimensiones que se pretenden estudiar, planteadas por el entrevistador”.

Datos de la Entrevista 1

Fecha	septiembre 13 del 2018
Nombre del Entrevistado:	Kevin Matamoros
Cargo	Bróker Aduanero de la empresa FEDEX

¿CÓMO SE PROCESA EN EL EMBARQUE Y RECEPCIÓN DE MERCANCÍA CLASIFICADA COMO MENSAJERÍA ACELERADA O COURIER?

Cuando un cliente en el extranjero desea enviar mercancía al Ecuador a través de FEDEX, se dirige a cualquiera de los puntos de envíos de la empresa, el delegado recibe la encomienda e ingresa la información y en el sistema, coloca un dispositivo en el paquete para que el cliente pueda monitorear a través del internet, la ubicación de su encomienda, finalmente cobra conforme a la tabla de envíos y fletes internacionales; para clientes ubicados en Europa los paquetes son remitidos a la planta principal en Memphis (EEUU), donde también arriban los paquetes de ese país que van al Ecuador; las operaciones de la planta de Memphis se resumen en la clasificación de los paquetes por categoría, envío de facturas comerciales, emisión de las Guías de remisión y embarque de la carga, por regular se utilizan las aerolíneas Tampa o American Airlines. En FEDEX Ecuador el departamento de operaciones recibe vía electrónica la información del vuelo, números de guías, clasificación, valor, destinatario, etc.; así mismo, este departamento se encarga de consultar los valores y aranceles, hacer los cálculos para el cobro por el servicio a los usuarios e impuestos a cancelar al momento del aforo en la aduana, ingresa el manifiesto, documentos, facturas, declaraciones de valor (caso emigrantes) y completa la información requerida en el sistema ECUAPASS, guarda temporalmente; además, registra en la base de datos del sistema automatizado de FEDEX la

información necesaria, establece los recursos para la entrega de los mismos y comunica al cliente sobre los valores a cancelar y remite a los diferentes departamentos la información sobre el retiro de mercancía. En la aduana se procede con la revisión por parte del agente de la aduana, que regularmente es documental, se hace el pago de impuestos y el retiro de la carga; una vez en oficina, se recogen los documentos para hacer la factura final que incluye todos los impuestos, distribuye a los distintos sitios donde será retirada por los usuarios.

¿COMO SE REALIZA LA DESADUANIZACIÓN DE LA CARGA CUANDO LLEGA AL TCE (TERMINAL DE CARGA ECUADOR)?

Las cargas que son remitidas por procesos simplificados, una vez que llegan al Ecuador, pasan directamente desde el avión a la bodega del TCE, el delegado de FEDEX recibe la carga y verifica su estado, que el número de guías entregadas por el departamento de operaciones coincida con las guías de la carga recibida, ingresa al sistema ECUAPASS y completa la información de la declaración; se trata con el delegado aduanero asignado, quien verifica el contenido de lo recibido, si todo está correcto, se hace el pago correspondiente y se retira la mercancía previa coordinación con el delegado de la Bodega de aduana.

¿COMO SE REALIZA LA ENTREGA DE LA CARGA UNA VEZ NACIONALIZADA?

En el día existen tres turnos para retirar o enviar la carga al aeropuerto; cuando llega la carga a nuestras bodegas se distribuye conforme al plan de entrega, y la distribución fuera de las oficinas de FEDEX, es enviada por una empresa asociada, en este caso Expresito Carga.

¿CUALES SON LAS PRINCIPALES DIFICULTADES QUE TIENEN EN EL PROCESO?

Regularmente no existen inconvenientes, a no ser que la guía se haya desprendido del paquete, en esos casos se debe de solicitar etiquetar de nuevo la misma, y la presentación respectiva en la aduana.

Cuando un delegado aduanero decide verificar la carga y esta no se encuentra conforme a lo declarado, o también cuando no se encuentre debidamente clasificada la mercancía, en esos casos hay que hacer una modificación en la declaración aduanera.

EN ESTOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ¿QUÉ DIFICULTADES HAN EXISTIDO PARA EL TRÁMITE DE LOS PROCESOS COURIER?

La mayor dificultad ha sido el aumento de los impuestos arancelarios para implementar las salvaguardias, previo a esto se habían incluido el impuesto ad valorem, luego de esto se eliminaron las salvaguardias, pero se han mantenido el impuesto ad valorem. De ahí no ha existido mayores inconvenientes y pienso que la empresa debe de estar dedicada a hacer su

trabajo con rectitud, el mejor indicador de confianza es el número de operaciones hace cinco años las operaciones llegaban a 30 y hoy en día superan las 200 mensuales.

Datos de la Entrevista 2

Fecha de la Entrevista: 28 de febrero

Nombre de la entrevistada: I

Cargo Jefe (e) Courier

¿CUALES SON LOS PASOS QUE REALIZAN LOS FUNCIONARIOS DE ADUANA EN EL EMBARQUE Y RECEPCION DE MERCADERIA CATALOGADA COMO COURRIER PRIVADO?

La recepción de la mercadería es igual como cualquier carga a consumo, solo que viene manifestada, etiquetada e identificada como carga Courier, la mercadería es llevada a la zona de distribución que la maneja el depósito temporal junto con la SENAE esa carga la separa y la envían al depósito temporal de Courier en importación

¿DE QUE MANERA REALIZA LAS VERIFICACION DE LAS DIFERENTE CATEGORIA DE LAS MERCANCIA EN LOS COURRIER PRIVADO?

Se refiere al proceso de aforo, durante el proceso de aforo SENAE tiene 3 canales canal automático, canal documental y el canal de aforo físico; el canal de aforo automático como su nombre lo dice no existe ninguna revisión sino de acuerdo al perfilador de riesgo por el excelente historial que tenga el Courier junto con el importador pues sale canal de aforo automático lo que implica que no es revisado por el SENAE durante el control concurrente sino en un control posterior; para el caso de aforo documental y aforo físico eso son los 2 canales en las cuales SENAE interviene y verifica, en el primer caso en el aforo documental lo que se realiza es una verificación de los documentos que se encuentran anexo en las declaraciones aduaneras y en el aforo físico además de realizar la revisión documental se hace la verificación física de las mercancías, básicamente los parámetros que tenemos para identificar e categorizar las mercancías en courier está bastante de la mano el peso y el valor de acuerdo al reglamento de Courier ahí están las categoría, básicamente nos enfocamos en el peso valor y si tiene o no tiene finalidad comercial; el famoso 4x4 que se da para uso personal es categoría B todo lo que difiere de eso va en la categoría C, la ropa que supere los 4 kg o los \$400 va en categoría D ropa textiles calzados, las medicinas es categoría E y luego los libros en categoría F.

¿COMO VALORAN LA MERCANCIA UNA VEZ RECATEGORIZADA?

Se los valora aplicando los métodos secundarios de valoración que establece el acuerdo de valoración aduanera emitido por la OMC y la decisión 571 de la comunidad andina.

¿COMO PROCEDE DE DETECTARSE UNA CATEGORIZACION ERRONEA EN LA MERCANCIA IMPORTADA DE LOS CURRIER PRIVADO?

Se la re categoriza, si vemos que una mercancía no cumple por ejemplo con los límites establecido en categoría B 4x4 y que no tenga finalidad comercial se la re categorizada a la categoría específica en este caso sería la categoría C o la categoría D en caso de ser ropa y textiles o la categoría E si es medicina, se realiza la corrección en el sistema Ecuapass; cuando se re categoriza una mercancía que estuvo declarada inicialmente en categoría B y producto de la valoración de la mercancía se determina que esa mercancía cuesta más de \$400 y que por lo tanto debe ser re categorizada solo en ese caso se cobra una multa por falta reglamentaria, en cualquiera de los otros motivos por los cuales se vaya a re categorizar la carga puede ser que el peso supere los 4 kg no es causal de multa; en el caso que sea una declaración aduanera simplificada consolidada es decir que dentro de una misma declaración vayan transmitido algunas guías para algunos importadores o algunos consignatarios pues entonces la guía que no cumple con los parámetros para ser considerada en categoría B es eliminada, se elimina se quita se separa del resto de los paquetes y en el sistema Ecuapass en la declaración aduanera también se elimina la información o el ítem correspondiente a ese paquete por que no cumple como categoría B luego de eso la empresa Courier vuelve a transmitir una declaración aduanera simplificada individual en la categoría que le corresponde.

¿QUE DOCUMENTOS SON LOS REQUERIDOS PARA DE DESADUANIZACION AUTOMATIZADA Y DOCUMENTAL EN LOS COURRIER PRIVADO?

La documentación es la misma, lo mismo si fuera para aforo físico lo que establece el reglamento del COPCI en cuanto los documentos de soporte y de acompañamiento facturas comercial, guía aérea en caso de Courier para categoría B puede presentar una declaración de valor en vez de la factura comercial y en categoría C también algún documento de control previo, es lo mismo se requiere la misma información tanto para aforo con canal automático y aforo con canal documental o físico, quien determina una declaración que salga con canal de aforo automático, documental o físico es sistema de riesgo mediante una fórmula de valoración que ellos realiza.

¿CONSIDERA QUE EL PROCESO DE DESADUANIZACION DE LOS COURRIER PRIVADO ES SIMILAR AL DESARROLLADO POR LOS AGENTE ADUANERO?

Sí, es bastante similar

¿CUALES SON LAS PRINCIPALES DIFICULTADES QUE PRESENTA LOS OPERADORES PRIVADOS COURRIER A LA HORA DE DESADUANIZACION?

La primera la informalidad de su cliente es decir los usuarios, los destinatarios son muy informales son persona que no tiene conocimiento de comercio exterior entonces son muy informales al momento de presentar la documentación; segunda dificultad que presenta es la dificultad que ellos mismo tienen en no poder comunicarse con los importadores sus clientes muchas de las veces no logran contactarse con el remitente a veces le llega la información sin facturas comercial sin nada y no tiene como coger y transmitir la declaración aduanera.

¿EXISTEN PREFERENCIA A LA HORA DE ATENDER A LOS COURRIER EN EL PROCESOS DE DESADUANIZACION?

Negativo no existe , lo único que tiene preferencia es categoría A que abarca documento y carga postal eso si tiene preferencia en cuanto a la atención es una atención agilizada simplificada que no requiere ninguna declaración ninguna documentación solamente con el manifiesto de carga y esto si tiene una atención muy prioritaria indistintamente de la empresa de Courier que sea basta con que sea categoría A documentos se le da una priorizada y agilizada, en cualquier otro caso no la atención es exactamente igual para todos los Courier.

¿EN CUANTO TIEMPO ESTIMA LA DESADUANIZACION PROMEDIO DE LA CARGA CATALOGADA COMO COURRIER DESDE EL ARRIBO AL AEROPUERTO HASTA LA DESADUANIZACION?

No tengo esa información

¿EXISTE SUFICIENTE ESPACIO PARA ALBERGAR LA MERCANCIA EN LA BODEGA PRIMARIA?

Si existe, realmente quien se encarga es el deposito temporal Courier TCE y si tiene espacio suficiente.

¿CONSIDERA QUE EXISTE MUCHOS OPERADORES COURRIER PRIVADO?

Bueno depende mucho del criterio pero en todo caso yo creería que no, son los suficientes y necesarios, igual actualmente para determinar si existe o no la necesidad de apertura una nueva empresa courier se la determina por el espacio volumétrico que tenga el deposito temporal TCE para albergar más carga y es el que mediante un informe técnico emite el espacio volumétrico del cual ellos cuando estén disponible y se realiza un cálculo para determinar si puede aceptarse o rechazarse una solicitud de una nueva empresa Courier.

¿QUE ES LO QUE USTED RECOMENDARIA A LOS OPERADORES COURRIER PRIVADO PARA QUE HAGAN DE MANERA EFICIENTE SU TRABAJO?

Bueno le recomendaría que sean más ordenados, más organizados, que tengan una buena base de datos e información con los destinatarios de sus cargas, que capacite más al personal en origen la mayoría de las empresas courier privadas tienen su oficina determinadas en ciertos países deberían capacitar a su personal para que conozcan más de la normativa aduanera y así los envíos lleguen sin tantos errores para que lleguen un poco más filtrada la mercancía

CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Con la información proporcionada se plantea realizar un análisis de la misma, buscando siempre la objetividad de los hechos encontrados, y contrastando los problemas planteados en el capítulo uno, con la información obtenida con los diversos instrumentos aplicados.

ANÁLISIS A LOS FACTORES PESTEL

Factores Relevantes		Muy negativo	Negativo	Indiferente	Positivo	Muy Positivo
Políticos	Ecuador ha declarado seriamente su postura de salir de la UNASUR y los proyectos en conjunto sobre procesos postales y courier quedó pendiente		x			
Económicos	la falta de dinero no ha sido un impedimento de crecimiento, sino la excesiva práctica de controles a las gestiones aduaneras			x		
Sociales	La falta del recurso humano técnico especializado en materia de comercio del exterior y de mentalidad internacional, puede derivar en una miopía para nuevas oportunidades empresariales	x				

Tecnológicos	el envío de correspondencia asociada con Operaciones del sector Público, y el de Courier vinculada con el sector privado, no han podido impedir que las nuevas prácticas tecnológicas comerciales					x
Éticos	Existen ilegalidades al momento del aforo; existen preferencias al momento del aforo aduanero	x				
Legales	No existe una definición funcional clara de los normas legales respecto a los operadores courier y los postales			x		

Tabla 4: Análisis a los factores PESTEL

RESPUESTAS A LAS SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

- **Demoras frecuentes en todo el proceso de entrega, cuando se realizan ajustes en las declaraciones aduaneras por las incorrectas clasificaciones de las mercancías.**

De acuerdo a las encuestas obtenidas, el proceso de desaduanización regularmente tarda dos días; sin embargo, cuando la carga declarada es sujeta a la verificación, el delegado de la aduana puede autorizar el cambio de aforo de automático a documental o de documental a físico, esta práctica no es en todos los aforos, pero garantiza la idoneidad y la fiscalización del proceso.

De existir declaraciones aduaneras incorrectas o que requieren ajustes, el proceso es similar y el delegado de la aduana debe autorizar al operador realice los cambios o haga una nueva declaración aduanera, caso contrario la mercancía pasa a Bodega temporal o al proceso de reembarque.

- **Demora en el proceso de aforo; la SENA considera para el aforo automático sólo el 28%, mientras que el 66% es aforo documental, y el 6% aforo físico.**

Conforme a lo obtenido en las encuestas, al análisis FODA y al histórico de las operaciones aduaneras; existe un estándar que el sistema ECUAPASS autoriza en el siguiente porcentaje: aforo automático 28%, aforo Documental 66% y aforo físico 6%.

Además, existe preferencias a la hora de asignar el tipo de aforos automáticos, siendo los beneficiados regularmente los Courier DHL y UPS; en la entrevista obtenida con la delegada de la aduana, se le presentó las evidencias y dijo que el mismo sistema le informa al operador sobre el tipo de aforo; el sistema (ECUAPASS) escoge el tipo de aforo en base al historial y record del operador.

- **En los casos de las exportaciones las declaraciones aduaneras simplificadas, no existen una estandarización para la presentación de documentos.**

A diferencia de las importaciones que se han cuidado mucho para evitar el contrabando; el trámite para los envíos courier se simplifica tomando en consideración si: la mercancía no tiene una finalidad comercial, entonces el peso máximo es de 50 kg, hasta un precio máximo de \$2000 dólares. Y si la mercancía tiene finalidad comercial, entonces su peso máximo será de 50Kg, hasta un precio de \$5000; las inspecciones pueden ser de modo no intrusivo o aleatorio.

- **No existe representatividad por parte de la Asociación Ecuatoriana de Empresas de Mensajería Expresa y Courier, ante las autoridades.**

La ASEMEC tiene en sus registros apenas 11 Operadores Courier registrados en su base de datos a nivel nacional y las funciones que desarrollan aparentemente no respaldan a la mayoría de los operadores privados; En conversación con una funcionaria de esa entidad mencionó que: existen un proyecto para reunir a los Operadores autorizados por la Agencia de Regulación y Control Postal, que no están registrados como Courier (aprobados por la Aduana) lo que les facilita realizar importaciones y de esa manera tener una mayor cantidad de socios. Es de indicar que la licencia para ser Operador Postal dura 10 años.

- **Impedimento de salida Parcial de la mercancía, cuando esta es sometida al aforo físico se suspende la totalidad de la carga; y al no existir el fraccionamiento de la misma, puede quedar en estado de abandono tácito.**

Si la mercancía está sometida al aforo físico la aduana por normativa legal detiene toda la carga lamentablemente, hasta que el operador realice la declaración de manera correcta, pague los impuestos, caso contrario se procede a la custodia en la bodega correspondiente.

- **Inconveniencia de las condiciones del espacio físico, no son las más adecuadas para que los Courier realicen el desempaqueado y revisión de las guías de los bultos.**

De acuerdo a la encuesta realizada la mayoría de los operadores Courier no conoce las bodegas primarias y de acuerdo a la entrevista de la delegada de aduana “dependiendo del

espacio se autoriza a nuevos operadores, caso contrario no se podrá autorizar la creación de más operadores Courier porque saturarían el espacio físico”.

- **Se desconoce a quién beneficia las clasificaciones para el aforo de la mercancía**

La clasificación de la carga por letras no es revisada por las autoridades aduaneras, ya que, en la entrevista realizada a la delegada de aduana, casi siempre se acepta en firme el valor de mercancía mencionada por el Operador; la valoración de la misma exige un proceso un poco ambiguo y obsoleto, según la misma norma Decisión (571 de la CAM, 2003) dice. “Cuando el valor en aduana no pueda determinarse en virtud de lo dispuesto en el artículo 1, normalmente deberán celebrarse consultas entre la Administración de Aduanas y el importador con objeto de establecer una base de valoración con arreglo a lo dispuesto en los artículos 2 o 3”.

- **Son excesivos, los tiempos de atención de revisión de DAS y las validaciones por categorías en los aforos documentales.**

De acuerdo a las encuestas los días aproximados para la nacionalización de la mercancía es aproximadamente dos días y el 75% de los encuestados dijo que los tiempos no eran muy largos.

- **No está definido la participación de los delegados Postales que no están registrados como Courier.**

Existen algunos delegados Postales autorizados que están receptando y enviando mercancía pero que no están registrados como operadores courier, esto es posible porque no existe un acuerdo entre instituciones para delimitar las autorizaciones administrativas.

- **No se motiva a la honestidad por parte de los Operadores de la Aduana, puesto que existe el trato preferencial para ciertos OPC'S.**

- **Los valores cobrados a los destinatarios por los courier son excesivos.**

En la entrevista con el delegado de DHL, el mencionó que los valores de las operaciones courier estaban delimitadas por el mercado. Se podría incluir que con esta concepción se crean empresas elitistas; unas que cuentan con todos los servicios y cuyos valores son excesivamente altos, y por la otra courier que no cuentan con recursos y que sus servicios no son tan eficientes; este panorama es real y no existe actualmente mecanismos de control sobre los precios de los servicios courier.

- **Existen demoras en la entrega de paquetería domiciliaria del delegado Postales**

Los delegados postales son autorizados por la Agencia de Regulación Postal, en este sentido resultan Operadores Privados que al igual que los Courier ofrecen un servicio y mientras ese servicio funcione adecuadamente existirá mayor trabajo, pero en este caso los operadores Postales no cuentan con estatutos legales que hablen del incumplimiento de las operaciones por demora en la entrega de paquetería.

- **Falta de recursos de varios OPC'S, para mejorar la calidad de los procesos, puesto que los gastos en que se incurren son elevados y el margen de utilidad es reducido.**

Lamentablemente los recursos de los OPC'S resulta de la inversión que ellos realicen para ofrecer el servicio, si ellos no cuentan con los recursos, la Autoridad Aduanera debe de cerrar sus operaciones porque el sentido del Courier es la agilidad y la eficiencia en el proceso de entrega.

DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Para el desarrollo de la propuesta es de indicar que se ha pensado en una serie de acciones macro, que las autoridades de Gobierno, junto con los Ministerio de Comercio del Exterior pueden y deben de analizar; y en este sentido, también integrar a la comandad Educativa, para ser juicios de valor y podernos proyectar a escenarios más rentables y justos.

- El Gobierno deberá analizar todos los proyectos que en materia de tráfico postal y Courier se hallan avanzado en la UNASUR, ya que se dio un paso atrás, de alguna manera continuar con los proyectos amparados en los tratados del Pacto Andino, CAN o Mercosur
- Se estima importante que el Gobierno, ni el ministerio de Comercio del Exterior no puedan cambiar las políticas de Comercio del Exterior sin un análisis técnico o un estudio que beneficie a todos y no solo a ciertos sectores (migrantes).
- Proponer estrategias que permitan vincular funcionalmente a las empresas del SENA E y Correos del Ecuador, y que los factores asociados permitan la efectividad de las operaciones del tráfico postal y Courier.
- Que sea de importancia a que los profesionales de comercio del exterior sean los profesionales exigidos para nuevos Operadores Postales, courier y Agentes de Aduaneros.
- Que se brinde las posibilidades de crédito para impulsar nuevas herramientas tecnológicas para este sector

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Las tablas para el aforo de la mercancía no simplifican nada en un proceso que debe ser eso “simplificado”. Si repasamos el proceso quienes clasifican la mercancía son los courier en el exterior (regularmente mal según la jefa del Dpto. de courier en la Aduana), para luego embarcar la mercancía en un avión, el cual cobra por peso y volumen; posteriormente llega a la terminal aérea que termina observando el valor de la mercancía para cobrar impuestos, por lo tanto, esas son las variables que deben de primar en el proceso de aforo. (Peso, volumen y valor).
- No se puede seguir manteniendo la idea de mantener a los migrantes reduciendo las tasas arancelarias y burocratizando un proceso que debe ser sencillo y transparente. No se puede dar beneficios a un sector social para el perjuicio de otro sector.
- Las disputas que existieron entre la Aduana y Correos del Ecuador aparentemente persisten (Servicio Postal del Ecuador. Pág. 13) y mientras Correos del Ecuador no acepte que la SENAE es la autoridad que verifica el control migratorio de personas y Mercancía; y la Aduana no acepte que Correos del Ecuador “debe” ser la encargada de la administración de los servicios Postales y delos Courier, esta contienda se mantendrá y seguirá habiendo vacíos legales y administrativos.
- Se estima que los valores que son cobrados a los clientes por los courier los fija la libre competencia; sin embargo, esta libertad puede bajar hasta el punto de convertirse en un atractivo que no funcione o en un exorbitante precio que tampoco funcione. Por lo que es necesario, que la autoridad Postal fije valores máximos y mínimos a cobrar por el servicio, y que el incumplimiento de las operaciones sea sancionado por las autoridades Postales y procesado por las autoridades aduaneras.
- La aprobación de nuevos Operadores Courier y Postales puede lograr una saturación de prestadores de este servicio.
- La ASEMEC en la actualidad no representa a toda la comunidad, porque debe ser un ente que represente a todos los Courier activos.

En base a las conclusiones me permito sugerir las siguientes recomendaciones:

- Eliminación de la Tabla de categorías del tráfico Postal Internacional y creación de nuevas tablas de categorización donde existan tres categorías.

Categoría	Partida General 9807 Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos
A	Paquetes de hasta 4Kg y \$400 dólares FOB siempre que se trate de bienes de uso para el destinatario y sin fines comerciales 20% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra
B	Paquetes de 4 Kg hasta 20kg y mayor de \$400 hasta \$2000 dólares FOB siempre que se trate de bienes de uso para el destinatario y sin fines comerciales 10% Ad valoren, 12% del IVA y 0,5 del Fodinfra
C	Documentos Impresos y Medicina sin fines comerciales, equipos ortopédicos, órganos y tejidos, etc. 0% Ad valoren, 0% del IVA y 0 del Fodinfra

Tabla 5: Propuesta de nueva tabla aforo importaciones

- Eliminación de las preferencias arancelarias para los migrantes.
- Se estima la conveniencia de que la Agencia de Regulación Postal sea la encargada de generar las políticas para la administración de los servicios Postales y Courier a nivel nacional; y generar información adecuada para garantizar el fortalecimiento del sector postal y Courier.
- La Agencia de regulación y Control Postal también deberá aprobar las licencias para los nuevos Operadores postales Courier con una vigencia máxima de dos años renovables. Exigiendo un estándar mínimo de los recursos usados para el trabajo y presentación oficinas, bodegas, personal, vehículos, etc.
- Eliminación de la ASEMEC a menos que sea una entidad que proporcione Cursos, información necesaria y fidedigna a los socios, docentes, investigadores, estudiantes y público en general, con la finalidad de permanecer informados; para la gestión se debe de aprobar el fondo para la ASMEC que deberá ser el aporte de cada uno de los Operadores.

BIBLIOGRAFÍA

- 571 de la CAM. (12 de Diciembre de 2003). Valor en Aduana de las Mercancías Importadas . Lima, Perú.
- ARCPPostal. (1 de Febrero de 2019). *ARCPPostal y el cobro de títulos habilitantes para los nuevos prestadores de servicio Postal*. Obtenido de <http://asemec.com.ec/arcpostal-servicios-postales-proceso-de-titulos-habilitantes>
- Arias, F. (1999). *El proyecto de Investigación: Guía para su elaboración*. Caracas: Epsiteme Oriol.
- Decreto 056. (12 de Agosto de 2013). Decreto 056. *Código Orgánico del Producción, Comercio e Inversiones*. Quito, Ecuador.
- El Comercio. (11 de Septiembre de 2014). El costo de enviar mercadería vía tráfico postal duplica al que se paga vía Courier. <https://www.elcomercio.com/actualidad/migrantes-importaciones-courier-impuestos.html>, págs. 1-2.
- Gil López , Á. (01 de Octubre de 2018). *Desde la encrucijada: historia empresarial y emprendimiento en el transporte urgente*. Obtenido de UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID: <https://eprints.ucm.es/35470/1/T36791.pdf>
- Héctor Leonardo, D. S., & César Remigio, A. C. (2017). Procedimientos de nacionalización de mercancías y su incidencia en los tiempos de entrega al importador, bajo el mecanismo de mensajería acelerada o courier (regimen 91)., *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, Ecuador,, <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/nacionalizacion-mercancias.html> .
- Pinilla Barcelona, J. (2008). Manual técnico de Comercio del Exterior. En J. Pinilla Barcelona, *Manual técnico de Comercio del Exterior* (pág. 45). Barcelona: Escuela del Emprendedor.
- R.O. 452. (19 de Mayo de 2011). Registro Oficial . *Reglamento Código Orgánico de la Producción* . Quito.
- Román Velasteguí, A. M. (2010). *Evaluación para la creación de un courier en la Provincia del Azuay*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/8054/Plan%20del%20Trabajo%20de%20Titulaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sampieri, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.

Silva Cáceres, E. (2010). *Plan estratégico operativo en indicadores de gestión para la empresa Lat Internacional del Ecuador*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/8054>

Steffens, G., & Cadiat, A. (2015). *El análisis PESTEL*. México: Kindle.

Tarziján M., J. (2008). *Fundamentos de estrategia empresarial*. Santiago de Chile: UC.

Vera Cabrera, J. (01 de Octubre de 2018). *Plan de negocio para la creación de un empresa de courier en la ciudad de Quito, con centro de oeraciones logistica y acopio en la ciudad de Miami*. Obtenido de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/4840/1/UDLA-EC-TINI-2016-36.pdf>: <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/4840/1/UDLA-EC-TINI-2016-36.pdf>