



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), enero-febrero 2025,
Volumen 9, Número 1.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i1

**ACUERDOS COMERCIALES Y TRATADOS
BILATERALES EN EL TRANSPORTE
TRANSFRONTERIZO ENTRE ECUADOR Y PERÚ
EN EL MARCO DE LA CAN**

**TRADE AGREEMENTS AND BILATERAL TREATIES IN CROSS-
BORDER TRANSPORTATION BETWEEN ECUADOR AND PERU
WITHIN THE FRAMEWORK OF THE CAN**

Anthony Renán Ortega Vilela
Universidad Técnica de Machala

Dany Humberto Barreno Pereira
Universidad Técnica de Machala

Acuerdos Comerciales y Tratados bilaterales en el transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú en el marco de la CAN

Anthony Renán Ortega Vilela¹

aortega10@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0001-9810-7839>

Universidad Técnica de Machala
Ecuador

Dany Humberto Barreno Pereira

dbarreno@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-0702-3577>

Universidad Técnica de Machala
Ecuador

RESUMEN

El presente artículo científico aborda la problemática que se presenta en el intercambio comercial entre Ecuador y Perú, enfocándose en su impacto en el transporte transfronterizo. La investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, integrando el análisis de literatura científica, normativas oficiales, y estudios sobre la integración económica en el marco de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), lo que permitió identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. Además, se realizó una entrevista a un referente importante del comercio transfronterizo, con el propósito de profundizar los hallazgos de la investigación. Los resultados revelaron que los acuerdos comerciales y tratados bilaterales han contribuido significativamente a la reducción de costos logísticos y a la optimización de los flujos comerciales. Se identificaron beneficios al implementar este sistema, como el fortalecimiento de la infraestructura fronteriza y la diversificación productiva. Sin embargo, persisten desafíos, entre los que destacan las barreras no arancelarias y la necesidad de promover la sostenibilidad ambiental. Este estudio concluye que la colaboración estratégica entre Ecuador y Perú tiene el potencial de convertirse en un modelo para fomentar la integración regional. No obstante, es imprescindible fortalecer las capacidades institucionales y abordar las disparidades económicas existentes para garantizar resultados sostenibles y equitativos.

Palabras clave: tratados, acuerdos, transfronterizo, infraestructura

¹ Autor principal

Correspondencia: aortega10@utmachala.edu.ec

Trade Agreements and Bilateral Treaties in cross-border transportation between Ecuador and Peru within the framework of the CAN

ABSTRACT

This scientific article addresses the problems that arise in trade between Ecuador and Peru, focusing on their impact on cross-border transportation. The research was developed under a qualitative approach, integrating the analysis of scientific literature, official regulations, and studies on economic integration within the framework of the Andean Community of Nations (CAN), which allowed the identification of strengths, opportunities, weaknesses and threats. In addition, an interview was conducted with an important reference in cross-border trade, with the purpose of deepening the research findings. The results revealed that trade agreements and bilateral treaties have contributed significantly to reducing logistics costs and optimizing trade flows. Benefits of implementing this system were identified, such as the strengthening of border infrastructure and productive diversification. However, challenges remain, including non-tariff barriers and the need to promote environmental sustainability. This study concludes that the strategic collaboration between Ecuador and Peru has the potential to become a model for fostering regional integration. However, it is imperative to strengthen institutional capacities and address existing economic disparities to ensure sustainable and equitable outcomes.

Keywords: treaties, agreements, cross-border, infrastructure

Artículo recibido 08 enero 2025

Aceptado para publicación: 13 febrero 2025



INTRODUCCIÓN

El transporte transfronterizo de mercancías entre Ecuador y Perú juega un papel decisivo en la integración y el desarrollo económico de ambos países, principalmente en el marco de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). A pesar de los esfuerzos para lograr una mayor integración regional, aún persisten obstáculos que impactan negativamente en la eficiencia del comercio bilateral. Estos desafíos incluyen la falta de infraestructura adecuada, la limitada interoperabilidad de los sistemas de transporte y las barreras no arancelarias que dificultan el flujo óptimo de mercancías.

En este contexto, surge la pregunta de investigación: ¿Cuáles son los efectos de los acuerdos comerciales bilaterales sobre la dinámica de transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú en el marco de la CAN? Este estudio se centra en el análisis de los acuerdos y tratados comerciales bilaterales que regulan el transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú en el contexto de la (CAN) a fin de identificar los principales obstáculos que enfrentan y proponer soluciones que optimicen la conectividad comercial entre Ecuador y Perú.

A través de una revisión exhaustiva de la legislación, informes gubernamentales, estadísticas comerciales, documentos de políticas y estudios previos sobre el tema, se evaluará el impacto de los acuerdos bilaterales en la dinámica de transporte transfronterizo, considerando aspectos relevantes como los procedimientos aduaneros y los mecanismos de control que garanticen la seguridad y eficiencia en el flujo de las mercancías.

El objetivo principal de este estudio es analizar los principales acuerdos comerciales y tratados bilaterales que regulan el transporte terrestre transfronterizo entre Ecuador y Perú en el marco de la CAN, evaluando su impacto en la dinámica del comercio bilateral y la integración regional. Los resultados de esta investigación podrían constituir un valioso manual para la toma de decisiones de los actores involucrados en el comercio exterior, así como para la formulación de políticas públicas que promuevan la competitividad en el transporte transfronterizo.

Estudios académicos respaldan la necesidad de fortalecer la cooperación bilateral en materia de transporte transfronterizo. Por ejemplo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020) destaca “es necesario implementar medidas que faciliten el comercio y armonización regulatoria para reducir los costos y tiempos asociados al transporte de mercancías en la región andina”. Este enfoque resalta

la importancia de superar las dificultades que enfrentan los bloques comerciales como la Comunidad Andina (CAN), y de establecer estrategias que permitan la integración efectiva en ambos países.

De igual forma, el análisis de Gaceta Oficial 2019 - Resolución 1454 - Comunidad Andina (2012) pone de manifiesto “la necesidad de fortalecer la cooperación bilateral para la implementación de mecanismos que agilicen el tránsito de mercancías en las fronteras” Asimismo, el estudio “Análisis del Comercio Transfronterizo Ecuador-Perú y su Desarrollo Comercial. Periodo 2017-2022 elaborado por Valencia (2024) destaca que las condiciones óptimas de infraestructura son esenciales para que estos controles sean efectivos y que la falta de estas condiciones representa un importante obstáculo para el comercio bilateral. Estas investigaciones han reconocido que la infraestructura inadecuada y la falta de interoperabilidad limitan la eficiencia del transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú. Según estas investigaciones, los pasos fronterizos como el de Huaquillas – Tumbes, son puntos estratégicos que, si no se modernizan adecuadamente, limitan significativamente el comercio y dificultan el aprovechamiento pleno de los acuerdos comerciales en el marco de la CAN.

En el ámbito teórico, Balassa (1961, citado en Cornejo Ramírez, 2021, p. 64) destacó la importancia de considerar los aspectos dinámicos al analizar los efectos de la integración económica. Según el autor, este enfoque permite comprender mejor su impacto en el crecimiento económico y en la transformación de las políticas nacionales. Balassa propuso “una teoría unificada de integración económica que incluyera los aspectos dinámicos de la integración económica y reuniera los problemas teóricos provenientes de la coordinación en las políticas económicas de una unión” lo cual resulta aplicable al contexto de Ecuador y Perú, considerando su participación en la CAN.

La hipótesis que se plantea es de que los acuerdos comerciales bilaterales entre Ecuador y Perú en el marco de la Comunidad Andina han mejorado la eficiencia del transporte transfronterizo al reducir costos logísticos y agilizar los procesos aduaneros, pero su impacto sigue limitado por deficiencias en infraestructura, seguridad fronteriza y falta de integración tecnológica.

Esta investigación analiza tanto los avances como las limitaciones de los acuerdos comerciales bilaterales sobre el transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú. Los resultados de este estudio no solo permitirán fortalecer la integración económica, sino también fomentar políticas públicas más efectivas que contribuyan al desarrollo sostenible y a la competitividad en la región andina.

METODOLOGÍA

Esta investigación es de tipo exploratorio, busca generar una comprensión más profunda del tema a partir del testimonio de un experto en la materia. Su enfoque es de campo, dado que la recopilación de información se efectuará mediante una entrevista directa. En cuanto al control de variables, se clasifica como un estudio no experimental, puesto que no se manipulan variables, sino que los datos se registran tal como se presentan en la realidad. Desde una perspectiva temporal, es un estudio transversal, ya que se llevará a cabo en un único momento. Finalmente, por su nivel de generalidad, constituye un análisis particular, centrado exclusivamente en los acuerdos bilaterales vigentes entre Ecuador y Perú.

La investigación se desarrolla desde un enfoque cualitativo, dado que el principal método de recolección de datos será mediante entrevista a un funcionario aduanero con conocimientos y experiencia en el control del transporte transfronterizo de mercancías.

La población de este estudio incluye a todos los actores involucrados en el transporte transfronterizo de mercancías entre Ecuador y Perú, en el marco de la Comunidad Andina (CAN). Estos actores comprenden a las empresas de transporte, los transportistas, los exportadores e importadores, las autoridades aduaneras y los puntos de control fronterizo. Cada uno desempeña un rol clave en las operaciones logísticas, administrativas y regulatorias que facilitan el comercio bilateral y respaldan la integración regional.

Se utilizará el método histórico lógico para determinar la evolución del comercio transfronterizo entre Ecuador y Perú, con especial énfasis en el desarrollo de los acuerdos comerciales y tratados bilaterales en el marco de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), así como su impacto en el transporte de mercancías entre ambos países.

Se examinará la influencia de los acuerdos comerciales y tratados bilaterales en el marco de la CAN sobre el transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú, identificando diferencias, similitudes y oportunidades de mejora. Además, se revisarán casos cualitativos de otras regiones para identificar lecciones aprendidas y adaptaciones relevantes.

El enfoque inductivo-deductivo será empleado en la entrevista, con el objetivo de caracterizar jurídicamente los procedimientos aduaneros aplicados en el comercio transfronterizo, evaluar la situación actual del intercambio de mercancías entre Ecuador y Perú, y analizar la efectividad de los acuerdos comerciales bilaterales en la promoción del comercio regional. Este enfoque permitirá partir de observaciones

específicas para identificar patrones generales y, a su vez, aplicar principios generales para interpretar situaciones particulares, garantizando un análisis integral y fundamentado.

El método sistémico se empleará para fundamentar teóricamente el estudio del comercio transfronterizo como un sistema integral, donde intervienen los acuerdos comerciales, los procedimientos aduaneros y la logística de transporte entre Ecuador y Perú.

RESULTADOS

En el marco de la relación comercial entre Ecuador y Perú, los acuerdos bilaterales han desempeñado un papel clave en la consolidación del comercio transfronterizo y la facilitación del acceso a mercados. Estos acuerdos han permitido fortalecer la integración andina, promoviendo políticas comunes y mejorando la competitividad regional. Asimismo, la expansión de tratados de libre comercio (TLC) y la proliferación de acuerdos bilaterales han diversificado las oportunidades económicas para ambos países, generando un impacto significativo en sus economías.

Este documento analiza los antecedentes históricos de los acuerdos comerciales y tratados bilaterales, destacando los hitos más relevantes y su impacto en la evolución del comercio internacional. A partir de este contexto, se examinará cómo la relación comercial entre Ecuador y Perú ha evolucionado dentro del marco de la CAN y otros acuerdos bilaterales, proporcionando un panorama integral sobre su desarrollo y perspectivas futuras.

Tabla 1

Antecedentes de la Comunidad Andina (CAN)

Año	Evento	Impacto
1969	Firma del Acuerdo de Cartagena	La creación de la Comunidad Andina (CAN) permitió a Ecuador y Perú integrarse a una zona de libre comercio, facilitar la eliminación de aranceles y mejorar el acceso a los mercados dentro de la región. Este proceso fomentó la colaboración en aspectos como infraestructura e inversión.
1973	Adhesión de Venezuela y Chile	La expansión de la CAN brindó a Ecuador y Perú la oportunidad de acceder a un mercado más grande y reforzar su presencia en la región. La incorporación de Venezuela y Chile impulsó la cooperación regional, favoreciendo el comercio, las inversiones en infraestructura compartida y el acceso a recursos.

1976	Retiro de Chile	El retiro de Chile redujo el alcance de la CAN, pero no tuvo un impacto directo negativo sobre Ecuador y Perú, ya que ambos seguían beneficiándose de la integración económica.
1997	Creación del Parlamento Andino	Para Ecuador y Perú, este organismo permitió mejorar la representación política a nivel regional y facilitar la cooperación en temas económicos, sociales y de desarrollo, lo que contribuyó a consolidar las políticas de integración regional.
2003	Retiro de Venezuela	La salida de Venezuela afectó la dinámica de la CAN, pero no tuvo un impacto técnico grave en las relaciones comerciales entre Ecuador y Perú, el retiro implicó una reorganización del bloque que redujo su tamaño.
2006	Firma del acuerdo de complementariedad económica con Mercosur	El acuerdo con Mercosur fue beneficioso para Ecuador y Perú, ya que les permitió acceder a un mercado más amplio, diversificar sus exportaciones y aumentar la cooperación económica con países como Brasil, Argentina y Uruguay.
2011	Implementación de la Carta Andina para la Democracia	Favoreció a Ecuador y Perú en términos de estabilidad política y cooperación en temas de gobernanza. La adopción de principios democráticos también fortaleció la imagen de ambos países en la comunidad internacional y mejoró su cohesión dentro de la CAN.
Actualidad	Modernización de acuerdos comerciales y facilitación del comercio intrarregional	Mejora en la integración económica y fortalecimiento del comercio entre los países miembros.

Elaborado por: Anthony Renan Ortega Vilela.

Los antecedentes reflejan el proceso de evolución de la Comunidad Andina (CAN), destacando su esfuerzo por promover la integración económica y política entre los países miembros, como Ecuador y Perú. A lo largo de los años, la CAN ha enfrentado cambios con la adhesión y salida de miembros, fortaleciendo su estructura institucional y adaptándose a nuevas realidades, como los acuerdos con Mercosur. Además, la implementación de la Carta Andina para la Democracia ha consolidado principios democráticos y fortalecido la estabilidad regional.

En este contexto, la entrevista se aplicará como instrumento principal para recabar información de un funcionario del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – Distrito Huaquillas. Su propósito es analizar el contexto operativo, la aplicación de los acuerdos comerciales y los desafíos que enfrenta la entidad en el

control del comercio transfronterizo. Con ello, se busca comprender cómo los acuerdos bilaterales impactan en las dinámicas aduaneras y en la facilitación del comercio en la frontera entre Ecuador y Perú.

La entrevista se aplicará como instrumento principal para recabar información. de un funcionario del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – Distrito Huaquillas. Su propósito es analizar el contexto operativo, la aplicación de los acuerdos comerciales y los desafíos que enfrenta la entidad en el control del comercio transfronterizo.

Por ello, a continuación, se presenta un cuadro que presenta un resumen de las preguntas y respuestas de la entrevista realizada a un funcionario del Servicio de Aduanas, permitiendo una mejor comprensión de los aspectos clave que inciden en el comercio transfronterizo entre Ecuador y Perú.

La entrevista se centró en aspectos clave como el transporte internacional, los mecanismos de control y seguridad, la infraestructura vial, y la colaboración institucional en el paso fronterizo de Huaquillas considerando las decisiones de la CAN.

Tabla 2

Entrevista funcionario del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – Distrito Huaquillas.

Pregunta	Respuesta del funcionario
1. ¿De qué manera los actuales acuerdos comerciales y tratados bilaterales entre Ecuador y Perú contribuyen a agilizar los procedimientos aduaneros del transporte de mercancías por carretera?	"Los acuerdos bilaterales sirven para agilizar. Actualmente tenemos la regulación del nuevo convenio binacional y de la modificación de la decisión 617, que es de tránsito aduanero comunitario. Esa decisión se está cambiando. Por ejemplo, tenemos la convocatoria para los asuntos fronterizos de infraestructura con el Perú. Estos acuerdos son muy importantes porque permiten agilizar el comercio binacional entre Ecuador y Perú. En el ámbito de la CAN, en materia terrestre, las decisiones que nosotros trabajamos en materia de tránsito es la 617 y en materia de transporte internacional es la 837, que esa es la que modificó a la 399."
2. ¿Cómo han impactado los acuerdos en el crecimiento de exportaciones e importaciones?	"En materia de transporte terrestre hubo una modificatoria a la decisión que fue la 837 que entró en vigencia. La decisión 837 fue la que modificó o se sustituyó a la 399 que es la que regula el transporte internacional de mercancías por carretera. Esta decisión entró en vigencia el 29 de abril del año 2019. Es decir, esta decisión fue la que cambió o se

sustituyó a la 399. ¿Qué es la decisión 837? Es la decisión que regula el transporte internacional de mercancías. Con esta decisión las empresas de transporte habilitadas realizan cruces de importación y de exportación. Es muy importante estas decisiones porque ellas regulan el transporte internacional de mercancías. En transporte, la carta porte es el documento que prueba, por ejemplo, que el transportista ha tomado bajo su responsabilidad y está obligado a transportarlas."

3. ¿Cómo influyen los controles y mecanismos de seguridad en el flujo de mercancías?

"La decisión que regula o de control es la 467. La 467 habla de las sanciones. Por ejemplo, todo transportista está obligado a que las mercancías que transporta tienen que realizarlas a través de una carta porte y un manifiesto de carga en un carro habilitado. En materia de transporte, el órgano regulador es la Agencia Nacional de Tránsito. Es el que regula a las empresas de transporte. Nosotros, como aduana, solamente verificamos la mercancía, los documentos de transporte, verificamos la tarjeta de habilitación. Eso es con respecto a la pregunta 3 y los mecanismos de control y seguridad."

4. ¿Qué rol desempeñan las instituciones en la frontera Huaquillas-Aguas Verdes?

"Esta pregunta está encaminada principalmente a todas las instituciones que estamos aquí en el CEBAF. Aquí en el CEBAF se encuentra la SUNAT, que es la aduana de Perú. Se encuentra la Comisión de Tránsito, que es la entidad que regula por mandato constitucional a las empresas de transporte. Está Agrocalidad, está la ANT, y estamos nosotros como aduana. Y también está Migración, que son los encargados de las personas. Cada institución desempeña un rol principal. En materia de control de transporte está la Comisión. En materia de productos agrícolas o de permisos fitosanitarios está Agrocalidad. En materia de personas está Migración. Y lo que es aduana está SENA E de Ecuador y SUNAT, que es la aduana de Perú."

5. ¿Cómo afecta la infraestructura vial y aduanera en la competitividad? "En lo que es infraestructura vial, en el lado ecuatoriano nosotros tenemos una buena estructura vial. Con respecto a Perú, en materia de carreteras ellos están un poquito más atrasados. Porque, por ejemplo, hay muchos paros en el lado peruano. Y a veces ellos, como por esa cuestión, retrasan los envíos de la mercancía que está bajo su carga. Por eso es necesario que la infraestructura vial, más desde Perú, esté en óptimas condiciones. En Perú todavía hay caminos que no están en buen estado en comparación al Ecuador."

6. ¿Qué factores como contrabando y narcotráfico afectan el transporte internacional de mercancías entre Ecuador y Perú? "Esta pregunta viene encaminada más a los pasos clandestinos que tenemos en todo el Cantón Huaquillas. Hasta donde tengo entendido son más de 100 pasos clandestinos. Es donde pasa el contrabando de todo tipo. Eso sería también un factor. La falta de personal que no tiene el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Eso sería un factor primordial. La falta de personal y los pasos clandestinos que son bastantes y por la falta de personal no se puede controlar."

7. ¿Cómo puede la colaboración público-privada mejorar la infraestructura y servicios? "Nosotros en el Distrito Huaquillas trabajamos en el Centro Binacional de Atención Fronteriza que es el CEBAF. Este CEBAF, estamos aquí laborando desde el año 2012. Este CEBAF fue creado de acuerdo al Convenio de Paz de Ecuador con Perú y también gracias al apoyo de la Unión Europea (UE). Aquí estamos desde el año 2012 y es una infraestructura que ayuda bastante para el comercio internacional, porque aquí, como ya lo mencioné en otra pregunta, existimos bastantes instituciones e incluida la Aduana de Perú."

8. ¿Existen consideraciones ambientales o de sostenibilidad contempladas en los acuerdos y tratados bilaterales entre Ecuador y Perú, y cómo influyen en el transporte terrestre transfronterizo? En materia aduanera lo que es zona primaria nosotros nos regimos con la Decisión 837 y 617. La Decisión 837 es la de transporte internacional y la Decisión 617 es de tránsito. Esas decisiones no están consideradas, en ninguna parte habla del ambiente. Eso en materia aduanera, específicamente no incluye en el transporte terrestre, porque los que regulan, como lo recalco es la Decisión 837 y la 617.

9. ¿Qué papel juega la digitalización de los trámites aduaneros (por ejemplo, ventanillas únicas, sistemas electrónicos) en la reducción de tiempos y costos, y qué desafíos enfrenta su adopción en este paso fronterizo?

Nosotros tenemos el sistema aduanero llamado ECUAPASS, que esta desde el año 2013. Es decir, desde octubre. Somos una aduana cero papeles, toda la información que se sube es por parte del transportista. Ya nosotros no le exigimos al transportista una documentación física para dejarnos como respaldo, porque toda la información es electrónica. Todo está subido.

Con respecto a la Unión Europea (UE), ahí se dan los documentos de control previo para que las instituciones que emiten los certificados serian de control previo, como AGROCALIDAD, suben ahí por la ventanilla única. Eso agiliza el trámite, porque ya no es necesario que presenten algún oficio, algún escrito. Todo es por la ventanilla única. Cuando quieren obtener algún documento de control previo. En el caso del sistema ECUAPASS, toda la información la sube el transportista y eso reduce el tiempo considerablemente. Por ejemplo, antes del ECUAPASS, teníamos un sistema llamado Sistema de Información de Comercio Exterior (SICE), y nosotros nos dejábamos respaldo, nos dejábamos un mano a mano con Perú. Eso si conllevaba a que, por ejemplo, un ingreso se demore hasta un (1) día, mientras que desde que salió el ECUAPASS, todos los ingresos se le dan máximo en cinco (5) minutos.

Eso ayudó a reducir el tiempo de atención, costos para el importador, mientras más rápido ingresas al depósito temporal, más rápido sale. Eso ayudó bastante desde el año 2013 que se creó el ECUAPASS, del mes de octubre.

10. ¿Qué propuestas de mejora, a nivel normativo y operativo, podrían plantearse para fortalecer la cooperación binacional y optimizar el transporte terrestre transfronterizo en el contexto de la CAN?

Actualmente, se está trabajando en la modificatoria de la Decisión 617 que es la que norma el transito aduanero comunitario. Esa decisión ya prácticamente está para salir publicada. Ahí, reformas porque esa Decisión la 617, no fue emitida en la década de los 90. Prácticamente estamos hablando más de 20 años. Esa decisión ha conllevado a bastantes mejoras, por ejemplo, en la colocación de

candados satelitales, cuándo hay casos fortuitos, cuáles son los procedimientos que se va a seguir.

Ya se habla de una aduana cero papeles, otra Decisión es la de los permisos binacionales con Perú. En esta Decisión, por ejemplo, Perú está implementando que no se presente la licencia física, sino, que todo sea electrónico. También en lo que es la carta poder. En la carta poder, antes se exigía que sea del país de origen. Por ejemplo, si el turista era peruano, la carta poder tenía que venir del Perú.

Actualmente con la nueva reforma que se hizo pues al manual deja abierta para que la Carta Poder pueda ser del Perú o de aquí del Ecuador. Eso nos ha servido bastante para la atención qui en frontera.

Elaborado por: Anthony Renan Ortega Vilela.

En la entrevista, el funcionario explica que las Decisiones 617 y 837 de la Comunidad Andina (CAN) tienen un impacto positivo en la agilización de los procedimientos aduaneros. Estas normativas permiten a las empresas reducir costos logísticos y mejorar la previsibilidad en sus operaciones. Además, fomentan la inversión en infraestructura de transporte y modernización de aduanas, al tiempo que facilitan el cumplimiento normativo mediante sanciones claras y mecanismos de control más eficientes.

La decisión 467 establece sanciones para incumplimientos de las empresas de transporte garantizando un comercio más seguro, eficiente y transparente. Su impacto en el transporte transfronterizo se traduce en mayor control aduanero, reducción de irregularidades y promoción de la competencia justa. Además, al imponer sanciones más estrictas, ayuda a modernizar la infraestructura logística y a consolidar la integración económica en la región.

El Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) es una infraestructura ubicada en los cruces fronterizos habilitados entre países de la Comunidad Andina. Su propósito es establecer un centro de control integrado con la finalidad de agilizar y centralizar los controles migratorios, aduaneros y sanitarios, mejorando la eficiencia del tránsito de personas, mercancías y vehículos en el comercio internacional. En

el funcionan las Autoridades Migratorias, de Transporte y Seguridad Vial, Sanidad Agropecuaria y Control Sanitario, Fuerzas de Seguridad y Policía Fronteriza y otros servicios complementarios.

La infraestructura vial y aduanera en la frontera desempeña un papel fundamental en la competitividad del transporte transfronterizo, ya que influye directamente en la eficiencia logística y en los costos operativos. En el caso de Ecuador, la red vial presenta condiciones favorables para la circulación de mercancías, lo que permite una mayor fluidez en el tránsito fronterizo. Sin embargo, en Perú, la infraestructura vial enfrenta desafíos, entre ellos, la presencia de tramos en condiciones subóptimas y la recurrencia de interrupciones debido a protestas o bloqueos, lo que genera demoras en el transporte de carga.

Para optimizar la competitividad del transporte transfronterizo, es necesario mejorar las condiciones de las carreteras en el lado peruano, asegurando su mantenimiento y modernización para reducir tiempos de viaje y minimizar retrasos. Asimismo, la implementación de mecanismos de gestión de conflictos y prevención de bloqueos en vías estratégicas contribuiría a una mayor estabilidad en las operaciones logísticas. Estas mejoras fortalecerían la integración comercial y la eficiencia del transporte entre ambos países, facilitando el flujo de bienes y reduciendo costos asociados a las demoras en frontera.

Los factores de seguridad, el contrabando y el narcotráfico tienen un impacto significativo en la implementación de controles fronterizos, afectando directamente la fluidez del comercio terrestre. En la zona fronteriza del cantón Huaquillas, Ecuador, se han identificado más de 100 pasos clandestinos utilizados para el tráfico ilegal de mercancías, lo que representa un desafío para las autoridades aduaneras y de seguridad.

La cooperación internacional es esencial para abordar estas amenazas, ya que las redes delictivas suelen operar a través de fronteras, utilizando rutas y métodos sofisticados para eludir los controles (Interpol, 2022). La colaboración público-privada es clave para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte en zonas fronterizas, facilitando el comercio internacional y la integración regional. Un ejemplo es el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) en Huaquillas, que desde 2011 agiliza el comercio entre Ecuador y Perú al reunir entidades de ambos países para mejorar los controles aduaneros y migratorios (Ministerio de Obras Públicas de Ecuador, 2023).

La inversión en proyectos fronterizos, combinada con tecnología avanzada y mejoras logísticas, optimiza la competitividad comercial en la región (CEPAL, 2022). Un caso relevante es la concesión de la carretera

Río Siete – Huaquillas, la primera alianza público-privada en infraestructura vial en Ecuador, con una inversión de USD 1.837 millones, destinada a mejorar la conectividad entre Ecuador y Perú (Vicepresidencia del Ecuador, 2023).

A nivel operativo, la digitalización aduanera ha optimizado el comercio transfronterizo en Ecuador mediante el sistema ECUAPASS, eliminando documentos físicos y reduciendo los tiempos de despacho aduanero (Morales et al., 2020). La integración de este sistema con la Ventanilla Única ha permitido una mejor coordinación con entidades como AGROCALIDAD, disminuyendo los tiempos de espera y mejorando la eficiencia (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2021). Sin embargo, persisten desafíos como la interoperabilidad con los sistemas de otros países y la ciberseguridad en el manejo de datos sensibles (Rodríguez & López, 2023).

La modificación de la Decisión 617 busca actualizar la regulación del tránsito aduanero comunitario, incorporando tecnologías como candados satelitales y la estandarización de procedimientos ante incidencias (Comunidad Andina, 2023). También se propone la eliminación de requisitos físicos innecesarios, como la presentación impresa de licencias, promoviendo la validación electrónica y facilitando los trámites administrativos en frontera (Gutiérrez et al., 2022). Estas reformas fortalecerán la cooperación binacional y la integración comercial en la región andina.

Para optimizar la seguridad sin comprometer la eficiencia del comercio, es fundamental fortalecer la presencia aduanera y policial, implementar tecnologías de monitoreo y vigilancia en zonas de riesgo y establecer estrategias de cooperación binacional que permitan una mayor coordinación entre los países vecinos. Estas acciones contribuirían a reducir el impacto del contrabando y mejorar la fluidez en los corredores de comercio legítimo (BID, 2022). Además, la implementación de programas de control de pasajeros y carga en pasos fronterizos terrestres puede mejorar la gestión de riesgos y la seguridad de la cadena de suministro, contribuyendo a la lucha contra el tráfico de drogas y otras mercancías prohibidas (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito [UNODC], 2022).

Uno de los factores críticos es la falta de personal en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), lo que limita la capacidad de vigilancia y control en estas zonas de alto riesgo. La insuficiencia de recursos humanos y tecnológicos dificulta la detección y fiscalización del contrabando, permitiendo que estas actividades ilícitas persistan. Como resultado, los controles más estrictos en los puntos oficiales de

ingreso generan mayores tiempos de espera para el transporte de mercancías legales, afectando la competitividad del comercio transfronterizo.

La inversión privada y la colaboración público-privada juegan un papel clave en la mejora de la infraestructura y los servicios de transporte en la frontera, contribuyendo a la eficiencia del comercio internacional y al fortalecimiento de la integración regional. Un ejemplo representativo de este modelo es el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) en Huaquillas, el cual opera desde 2012 y fue creado como parte del Convenio de Paz entre Ecuador y Perú, con el respaldo de la Unión Europea (UE).

El CEBAF representa una infraestructura estratégica que facilita el comercio transfronterizo al reunir diversas entidades gubernamentales de ambos países, incluyendo la Aduana del Perú, lo que permite una mejor coordinación de los procesos aduaneros y migratorios. La inversión pública en este tipo de proyectos, complementada con el apoyo de organismos internacionales y el sector privado, puede potenciar aún más la modernización de estos centros mediante la implementación de tecnologías avanzadas de control y monitoreo, la optimización de los sistemas logísticos y la mejora en la capacidad operativa de los servicios de transporte.

Principales Tratados en el Marco de la Comunidad Andina

En el marco de los acuerdos de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la colaboración público-privada resulta esencial para fortalecer la infraestructura de transporte en la región, permitiendo reducir costos logísticos, agilizar los tiempos de tránsito y mejorar la competitividad del comercio. Un mayor involucramiento del sector privado en inversiones en carreteras, zonas de carga, tecnología aduanera y servicios logísticos podría contribuir significativamente a la integración económica y la eficiencia de los corredores fronterizos.

A lo largo de su historia, la Comunidad Andina ha establecido una serie de tratados clave que han contribuido a fortalecer la integración económica y comercial entre sus países miembros. Estos acuerdos han permitido la modernización de las normativas, la facilitación del comercio y la armonización de políticas en diversas áreas estratégicas. A continuación, se presenta un cuadro con los principales tratados que han marcado el desarrollo de la CAN.

Tabla 3
Principales Tratados en el Marco de la Comunidad Andina

Tratado	Países Firmantes	Evolución	Relación Ecuador - Perú
---------	------------------	-----------	-------------------------



Acuerdo de Cartagena (1969)	Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela	Los ciudadanos ecuatorianos y peruanos pueden viajar, residir y trabajar libremente en cualquiera de los países firmantes gracias a la Decisión 545 sobre movilidad humana.	Este acuerdo no solo puso fin a las disputas territoriales, sino que también estableció un marco para la cooperación bilateral en áreas como comercio, infraestructura y desarrollo fronterizo.
-----------------------------	--	---	---

Tras el Protocolo de Trujillo, Este acuerdo incentivó la Ecuador y Perú lograron inversión en infraestructura fortalecer su integración fronteriza, como la comercial, lo que llevó a que modernización de pasos en 1998 ambos países fronterizos (ejemplo: Macará-firmaran el Acuerdo de Paz de La Tina, Huaquillas-Tumbes). Brasilia, un paso clave para mejorar la cooperación bilateral dentro del marco andino.

Acuerdo de Complementación Económica CAN-MERCOSUR (2004)	CAN y MERCOSUR	Antes del acuerdo, exportar productos ecuatorianos y peruanos a Brasil era complicado debido a altos aranceles y regulaciones restrictivas. Tras la firma del ACE N.º 5 pudieron expandir sus exportaciones de productos agrícolas, pesqueros y manufacturados hacia el MERCOSUR.	En el siguiente acuerdo, se fortalecieron los mecanismos para agilizar el tránsito aduanero en los pasos fronterizos entre Ecuador y Perú, así como simplificar procedimientos administrativos, lo que benefició a empresas de comercio transfronterizo.
--	----------------	---	--

Carta Andina para la Promoción y Protección de los Derechos Humanos (2011)

Países miembros de la CAN

En 2011, con la adopción de la Este acuerdo ha impulsado la Carta Andina, Ecuador y Perú proteccion de los derechos de fortalecieron su compromiso las poblaciones fronterizas, con la proteccion de los incluyendo el derecho al libre Países miembros de migrantes andinos. tránsito, acceso a servicios asegurando la proteccion de básicos y garantías para los grupos vulnerables, migrantes trabajadores transfronterizos. y derechos económicos y sociales.

<p>Decisión 837 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (2019)</p>	<p>Países miembros de la CAN</p>	<p>Modernizó y facilitó el transporte de carga en la región, beneficiando a Ecuador y Perú con una reducción de costos logísticos y una mayor eficiencia en el comercio transfronterizo</p>	<p>La decisión permitió la armonización de normas técnicas, aduaneras y de seguridad vial, lo que ha reducido tiempos de espera y costos operativos para transportistas y empresarios.</p>
---	----------------------------------	---	--

Elaborado por: Anthony Renan Ortega Vilela.

En la tabla presentada se logra comprender que a lo largo de los años, Ecuador y Perú han fortalecido su integración dentro de la Comunidad Andina (CAN) mediante diversos acuerdos que han impulsado el comercio, la movilidad y la cooperación bilateral. El Acuerdo de Cartagena (1969) permitió la libre circulación de ciudadanos, mientras que el Protocolo de Trujillo (1996) facilitó la inversión en infraestructura fronteriza. Posteriormente, el Acuerdo CAN-MERCOSUR (2004) mejoró el acceso a mercados y simplificó procesos aduaneros, beneficiando a las empresas transfronterizas. En el ámbito social, la Carta Andina de Derechos Humanos (2011) garantizó la protección de migrantes y trabajadores en la frontera. Finalmente, la Decisión 837 (2019) modernizó el transporte de mercancías, reduciendo costos logísticos y tiempos de espera, fortaleciendo así la competitividad regional.

Estos antecedentes y cambios en los tratados reflejan la evolución y adaptación de la Comunidad Andina (CAN) a los desafíos del comercio, la institucionalidad y la integración regional. En el caso de Ecuador y Perú, muestran un proceso continuo de modernización de normativas, fortalecimiento del comercio y armonización de políticas en áreas estratégicas, la CAN ha pasado de ser un simple acuerdo comercial a



una plataforma de cooperación más amplia, donde Ecuador y Perú han buscado aprovechar los beneficios de la integración regional para fortalecer su desarrollo económico y social.

La Decisión 837 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera ha optimizado el transporte transfronterizo entre Ecuador y Perú, reduciendo los costos logísticos, aumentando la eficiencia y fortaleciendo el comercio bilateral. Esto ha sido clave para que ambos países sigan aprovechando las oportunidades de integración en el marco de la Comunidad Andina.

La digitalización de los trámites aduaneros ha transformado significativamente la eficiencia en los procesos de comercio transfronterizo, reduciendo tiempos de espera y costos operativos. En Ecuador, el sistema ECUAPASS, implementado en octubre de 2013, ha permitido la eliminación del uso de documentos físicos en los procedimientos aduaneros, adoptando una política de "aduanas cero papeles". A través de este sistema, el transportista es responsable de subir toda la información de manera electrónica, eliminando la necesidad de presentar documentación física como respaldo, lo que agiliza el despacho aduanero.

Además, el uso de la Ventanilla Única, donde instituciones como AGROCALIDAD cargan directamente los documentos de control previo, ha optimizado los trámites, reduciendo la necesidad de presentar solicitudes físicas o documentos adicionales. Antes de la implementación del ECUAPASS, el sistema anterior (SICE) requería un proceso manual y coordinaciones físicas con la aduana de Perú, lo que podía retrasar el ingreso de mercancías hasta un día completo. Actualmente, con la digitalización, el tiempo de ingreso se ha reducido a un máximo de cinco minutos, mejorando la competitividad y eficiencia del comercio exterior.

A pesar de estos avances, la adopción de sistemas digitales enfrenta desafíos, como la interoperabilidad con los sistemas aduaneros de otros países, la necesidad de capacitación constante a los operadores logísticos y la garantía de ciberseguridad en el manejo de datos sensibles. La integración de estos sistemas con otras plataformas internacionales y la inversión en infraestructura tecnológica serán clave para seguir optimizando la fluidez del comercio transfronterizo y garantizar la eficiencia de los procesos aduaneros en la región.

Actualmente, se está trabajando en la modificación de la Decisión 617, la cual regula el tránsito aduanero comunitario en la Comunidad Andina (CAN). Esta actualización responde a la necesidad de modernizar

una normativa que ha estado en vigor por más de 20 años, incorporando avances tecnológicos y mejoras operativas para optimizar el comercio transfronterizo.

Entre los principales cambios que introduce la reforma se encuentran la implementación de candados satelitales para fortalecer la seguridad en el transporte de mercancías, así como la estandarización de procedimientos ante casos fortuitos, lo que permite una mejor gestión de incidencias en las rutas comerciales. Asimismo, se impulsa la digitalización total de los trámites aduaneros, alineándose con el concepto de “aduana cero papeles”, reduciendo los tiempos de procesamiento y facilitando el comercio.

Otro aspecto clave es la actualización de los permisos binacionales con Perú, donde se propone la eliminación de requisitos físicos innecesarios, como la presentación obligatoria de licencias en formato impreso, permitiendo su validación electrónica. Además, se ha flexibilizado el uso de la carta poder, permitiendo que este documento pueda ser emitido tanto en Perú como en Ecuador, facilitando los trámites administrativos para los transportistas y optimizando la atención en frontera.

Estas reformas buscan fortalecer la cooperación binacional, mejorar la eficiencia en el transporte terrestre y garantizar una mayor integración comercial en el marco de la CAN, impulsando el desarrollo de corredores logísticos más seguros, ágiles y competitivos en la región.

Los bloques económicos avanzados como la Unión Europea (UE) y ASEAN evidencia la necesidad de realizar mejoras sustanciales en la Comunidad Andina (CAN) El comercio terrestre entre Alemania y Polonia alcanzó EUR 120,000 millones en 2022, gracias a corredores logísticos altamente desarrollados y sistemas electrónicos avanzados como el New Computerized Transit System (NCTS) (Eurostat, 2023). El comercio entre Tailandia y Malasia totalizó USD 22,000 millones en 2022, respaldado por acuerdos de facilitación comercial y modernización de infraestructura.

El siguiente cuadro muestra aspectos relacionados con el comercio transfronterizo entre países de diferentes bloques económicos. Se presentan indicadores como el volumen de comercio transfronterizo, los costos logísticos, las inversiones en infraestructura, el nivel de digitalización aduanera y la armonización normativa regional. Esta comparativa permite identificar fortalezas, debilidades y oportunidades en los sistemas comerciales de la CAN (Ecuador, Perú, Bolivia y Colombia) y otras regiones como la Unión Europea (Alemania-Polonia) y ASEAN (Tailandia-Malasia).

Tabla 4

Indicadores del comercio transfronterizo entre países de diferentes bloques económicos



Elaborado por: Anthony Renan Ortega Vilela.

El comercio entre Tailandia y Malasia totalizó USD 22,000 millones en 2022, respaldado por acuerdos de facilitación comercial y modernización de infraestructura logística (ASEAN Secretariat, 2023). Los costos logísticos en la CAN representan el 22% del valor del producto, mientras que en la UE y ASEAN estos costos son del 11% y 15%, respectivamente (Banco Mundial, 2023). Esta disparidad recalca la importancia

Aspectos	Ecuador-Perú (CAN)	UE (Polonia)	(Alemania- ASEAN Malasia)	(Tailandia-
Volumen de Comercio Transfronterizo (2023)	USD 3,200 millones	EUR 120,000 millones	USD 22,000 millones	
Costo Logístico (% del valor del producto)	22%	11%	15%	
Inversiones en Infraestructura	Moderado	Muy alto	Alto	
Nivel de Digitalización Aduanera	Limitado	Avanzado	Avanzado	
Armonización Normativa Regional	Parcial	Total	Total	

de inversiones sostenidas en infraestructura y tecnología para reducir costos y mejorar la competitividad entre los países andinos.



DISCUSIÓN

En la entrevista del funcionario, se confirma que la vía ecuatoriana está en mejores condiciones en comparación con la peruana ya que menciona que Ecuador posee una red vial buena, mientras que Perú enfrenta limitaciones, como muchos paros y caminos en mal estado en su lado de la frontera. Esta observación resalta las diferencias en la infraestructura y su impacto en la competitividad y la agilidad del comercio transfronterizo. En cuanto a los controles y mecanismos de seguridad, también resalta la necesidad de un fortalecimiento de la presencia aduanera y policial, el entrevistado menciona que los problemas de contrabando y narcotráfico en el paso de Huaquillas se deben en parte a la falta de personal y la presencia de más de 100 pasos clandestinos. Esta falta de recursos humanos en la aduana contribuye a una menor eficiencia en la lucha contra el comercio ilícito, lo cual afecta la fluidez del comercio legítimo entre Ecuador y Perú.

En su investigación Calatayud y Montes (2021) sostiene que la infraestructura vial y aduanera desempeña un papel fundamental en la competitividad del transporte transfronterizo, ya que influye en la eficiencia logística y en los costos operativos. En cuanto a la implementación de tecnologías de monitoreo y vigilancia en zonas de riesgo, como se menciona en el BID (2022), es crucial para reducir el contrabando y mejorar la seguridad en los corredores de comercio legítimo. La tecnología y el control físico en la frontera ayudarían a agilizar la circulación de mercancías, sin comprometer la seguridad.

La infraestructura vial ha sido reconocida como un factor clave para la competitividad del comercio transfronterizo en estudios previos. Según el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (2022), los bloqueos y paros en Perú afectan negativamente el transporte y el flujo de mercancías. Este hallazgo también es respaldado por el informe del INEC (2022), que señala que la infraestructura vial de Ecuador facilita un tránsito más eficiente, a diferencia de la situación en Perú. Además, un artículo de El Comercio (2021), destaca que los comerciantes de ambos países utilizan más de 116 pasos ilegales para cruzar las fronteras, lo que contribuye al contrabando y afecta la seguridad en la región, La falta de personal aduanero y la presencia de pasos fronterizos clandestinos en la zona de Huaquillas han sido identificadas como factores que afectan la eficiencia en la lucha contra el contrabando y el narcotráfico

De acuerdo a el resultado de la tabla de los tratados en la CAN. la integración económica entre Ecuador y Perú en la CAN ha sido impulsada por acuerdos que han fortalecido el comercio transfronterizo y la

cooperación bilateral. El Acuerdo de Cartagena (1969) permitió la libre movilidad, mientras que el Protocolo de Trujillo (1996) mejoró la infraestructura fronteriza. Posteriormente, el Acuerdo CAN-MERCOSUR (2004) facilitó el acceso a mercados y simplificó procesos aduaneros. En el ámbito social, la Carta Andina de Derechos Humanos (2011) protegió a los trabajadores transfronterizos, y la Decisión 837 (2019) modernizó el transporte de mercancías, reduciendo costos y tiempos. Estos acuerdos han sido clave para agilizar el comercio entre ambos países, aunque persisten desafíos en la armonización normativa e infraestructura, lo que requiere un mayor fortalecimiento de la integración regional.

La integración económica regional, según Balassa (1961), sigue una secuencia que va desde una zona de libre comercio hasta una unión política. En el caso de la CAN, la eliminación de aranceles y la creación de estructuras institucionales han permitido una mayor cooperación comercial y política entre sus miembros. Además, la teoría de la integración de Viner (1950) sugiere que los bloques comerciales generan efectos de creación y desviación de comercio, lo que explica por qué la salida de Venezuela y Chile no significó un impacto negativo inmediato en la relación comercial entre Ecuador y Perú, ya que estos países ya habían establecido dinámicas de comercio fortalecidas.

En el estudio realizado por Fairlie (2021) que analiza la evolución del comercio intrarregional en la Comunidad Andina (CAN) entre 2000 y 2020, evaluando cómo los acuerdos comerciales han influido en la balanza comercial de los países miembros, se resalta la importancia de las políticas de armonización arancelaria y los incentivos a la inversión como factores clave en la consolidación de la comunidad económica. Los resultados respaldan el criterio de que los acuerdos comerciales bilaterales en el marco de la CAN han sido fundamentales para fomentar la integración económica entre Ecuador y Perú.

El análisis de los tratados y acuerdos firmados dentro de la Comunidad Andina (CAN) evidencia que Ecuador y Perú han experimentado una evolución significativa en su integración económica y social. La firma del Acuerdo de Complementación Económica CAN-MERCOSUR en 2004 permitió a ambos países acceder a mercados más amplios, mientras que el Protocolo de Trujillo y la Carta Andina consolidaron la estabilidad política y el compromiso con los derechos humanos.

(Alzate, 2014) en su investigación define que los acuerdos bilaterales de integración, como los tratados de libre comercio (TLC), incrementan el intercambio comercial entre los países firmantes y se diferencian

significativamente de una política comunitaria o un mercado común, ya que estos últimos requieren la armonización de políticas internas

Bravo, Lucas & Barreno (2024), concluyen que los acuerdos comerciales han desempeñado un papel crucial al promover una mayor competitividad en los productos exportados, especialmente en los sectores agrícola y manufacturero. Esto ha permitido un mayor incremento del intercambio comercial, sino también al fortalecimiento de la integración económica. Por lo que en concordancia con esta investigación han demostrado ser herramientas efectivas para dinamizar el comercio bilateral, fomentar la competitividad económica y consolidar la integración regional.

En los indicadores del comercio transfronterizo se analiza que Ecuador y Perú dentro de la Comunidad Andina (CAN) es significativamente menor en comparación con otros bloques económicos como la Unión Europea (UE) y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). con un volumen de USD 3,200 millones, enfrenta altos costos logísticos (22% del valor del producto), digitalización aduanera limitada y una armonización normativa parcial. En contraste, la UE (Alemania-Polonia) lidera en comercio transfronterizo (EUR 120,000 millones) con costos logísticos bajos (11%) y una integración normativa total. ASEAN (Tailandia-Malasia) se posiciona intermedio con USD 22,000 millones en comercio y mejores condiciones logísticas en comparación con la CAN. Para Alponete (2022), el comercio transfronterizo es la unión de países por establecer políticas que fortalezcan el intercambio comercial en las zonas fronterizas, creando las condiciones propicias para estimular el comercio bilateral de manera dinámica y beneficiosa para ambas naciones

El estudio previo de Pérez (2019), que aborda la comparación del comercio transfronterizo entre la Comunidad Andina (CAN) y la Unión Europea (UE) examina la estructura comercial entre ambos bloques, destacando las diferencias en la composición de las exportaciones y las implicaciones para el desarrollo económico de los países andinos. El estudio revela que, mientras la CAN exporta principalmente materias primas a la UE, esta última exporta productos industriales a la región andina, evidenciando una asimetría en la relación comercial, lo que concuerda con este análisis al evidenciar que la CAN enfrenta desafíos estructurales en el comercio transfronterizo, caracterizados por la exportación de materias primas frente a la importación de productos industriales.



CONCLUSIONES

Aunque los acuerdos comerciales bilaterales entre Ecuador y Perú han logrado algunos avances en la reducción de barreras arancelarias y la facilitación del comercio, sigue siendo limitado por deficiencias en infraestructura vial, seguridad fronteriza y tecnología. De acuerdo a la entrevista realizada al funcionario de la investigación presente la infraestructura vial de Ecuador está en mejores condiciones que la de Perú, pero en este último persisten problemas como caminos en mal estado. Además, la falta de personal aduanero y los pasos fronterizos clandestinos afectan la eficiencia del comercio. Esto concuerda con la hipótesis del trabajo porque las deficiencias en estos aspectos siguen limitando la eficiencia del transporte transfronterizo, a pesar de los avances en los acuerdos comerciales.

Además, los acuerdos comerciales y tratados bilaterales en el marco de la Comunidad Andina (CAN) han tenido un impacto positivo en la dinámica del comercio bilateral y en la integración regional. A pesar de los cambios en la composición del bloque, ambos países han seguido beneficiándose de acceso preferencial a mercados y cooperación regional. Si bien la eliminación de barreras arancelarias ha facilitado el comercio, aún persisten ciertos desafíos que limitan su eficiencia. Esto cumple con el objetivo de la investigación, ya que se ha analizado cómo los acuerdos comerciales y tratados bilaterales han regulado el comercio entre Ecuador y Perú, evaluando su impacto en la dinámica del comercio bilateral y la integración regional.

A partir de los acuerdos comerciales estudiados dentro de la Comunidad Andina (CAN), se observa que los tratados bilaterales entre Ecuador y Perú han sido positivos en la integración económica, ampliando el acceso a mercados y promoviendo la competitividad, especialmente en los sectores agrícola y manufacturero. Estos acuerdos han favorecido un incremento en el intercambio comercial, fortaleciendo la cooperación entre ambos países, tal como lo evidencian el Acuerdo de Complementación Económica CAN-MERCOSUR en 2004 y otros protocolos que han consolidado la estabilidad política y el compromiso con los derechos humanos.

Por lo que la pregunta de investigación, que desea saber si los acuerdos comerciales bilaterales entre Ecuador y Perú en el marco de la Comunidad Andina (CAN) han tenido efectos sobre la dinámica del transporte transfronterizo, responde parcialmente. A pesar de que los tratados bilaterales han sido positivos para la integración económica, ampliando el acceso a mercados y promoviendo la competitividad, especialmente en los sectores agrícola y manufacturero, el impacto directo sobre el transporte



transfronterizo no se aborda específicamente en los acuerdos. Sin embargo, el aumento del intercambio comercial y la cooperación entre ambos países podrían indirectamente mejorar la dinámica del transporte, aunque esto depende de otros factores, como la infraestructura y los procesos logísticos.

En el comercio transfronterizo entre Ecuador y Perú en el contexto de la Comunidad Andina (CAN), se observa una clara disparidad en comparación con otros bloques económicos como la Unión Europea (UE) y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Este hallazgo se correlaciona con la entrevista realizada al funcionario ya que menciona los altos costos logísticos y la infraestructura vial deficiente en Perú, lo que se refleja en la baja competitividad del comercio transfronterizo en la CAN. También, a pesar de los esfuerzos de colaboración y de los acuerdos bilaterales, los avances en la digitalización aún son limitados en comparación con regiones como la UE, donde la integración normativa es total y los costos logísticos son significativamente más bajos. Esto coincide con los resultados de la comparación entre la CAN y la UE, donde la asimetría en el comercio transfronterizo y las deficiencias en la infraestructura y digitalización son factores determinantes que dificultan la optimización del comercio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abdullah, M. (2023). Theoretical foundation for the Pareto distribution of international trade strength and introduction of an equation for international trade forecasting. *Cornell University*, 52(2), 17-29. doi: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2309.00635>
- Alponte, A. (2023). La gestión estratégica medio para fortalecer el comercio transfronterizo. *Digital Business Journal*, 2(1), 1-15. doi: <https://doi.org/10.55833/dbj.v2i1.24>
- Alzate, D. (2014). El arbitraje en el Mercosur y la Comunidad Andina de Naciones. *Análisis y perspectivas. Ratio Iuris. Revista de Derecho Privado*, 2(1), 21-51. Retrieved from <https://dspace.uces.edu.ar/jspui/handle/123456789/2852>
- ASEAN. (2023). Trade Report 2023. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. doi: https://asean.org/main-search/?_sf_s=%22Trade+Report+2023%22
- Balassa, B. (1961). The Theory of Economic Integration. *Routledge revivals*, 24(47), 61-100. doi: <https://doi.org/10.4324/9780203805183>
- Banco Mundial. (2014). Facilitación del comercio y conectividad en América Latina: Estrategias para el desarrollo. Banco Mundial. Retrieved from <https://www.worldbank.org>



- BID. (2019). Infraestructura y logística para el desarrollo de América Latina: Retos y oportunidades. Banco Interamericano de Desarrollo. Retrieved from <https://publications.iadb.org>
- BID. (2022). Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras. Banco Interamericano de Desarrollo. Retrieved from <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejores-pr%C3%A1cticas-en-seguridad-y-control-de-fronteras.pdf>
- Bravo, J., Lucas, Y., & Barreno, D. (2024). Análisis del intercambio comercial Ecuador Perú y su incidencia en la balanza comercial periodo 2018-2023. 9(6), 32-47. doi: <https://doi.org/10.33386/593dp.2024.6.2666>
- CAN. (2023). Reforma de la Decisión 617: Modernización del tránsito aduanero comunitario. Comunidad Andina. Retrieved from https://www.comunidadandina.org/actualizacion_normativa617.pdf
- CAN. (n.d.). Manual de operaciones del CEBAF y su impacto en el comercio transfronterizo. Secretaría General de la Comunidad Andina. Comunidad Andina. Retrieved from <https://www.comunidadandina.org>
- CEBAF. (2023). Huaquillas agiliza la interconexión entre Ecuador y Perú. Ministerio de Obras Públicas de Ecuador. Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/cebafe-huaquillas-agiliza-la-interconexion-entre-ecuador-y-peru/>
- CEPAL. (2020). Facilitación del comercio en la región andina. Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Retrieved from <https://www.cepal.org>
- CEPAL. (2020). Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2020: La integración regional es clave para la recuperación tras la crisis. Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Retrieved from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46613/1/S2000805_es.pdf
- CEPAL. (2021). Transformación digital en los sistemas aduaneros de América Latina: avances y desafíos. Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Retrieved from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47201/090045060_es.pdf
- CEPAL. (2021). Transporte y logística en América Latina: Hacia una integración sostenible. Naciones Unidas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Retrieved from <https://www.cepal.org/es/publicaciones>

- Cornejo, E. (2021). El marco teórico de la integración económica: revisión y propuesta. *Gestión en el Tercer Milenio*, 24(47), 61-100. doi: <https://doi.org/10.15381/gtm.v24i47.20585>
- El Comercio. (2021). Pasos ilegales y contrabando en la frontera en Huaquillas proliferan. Retrieved from <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/huaquillas-frontera-ecuador-contrabando-comerciantes.html>
- Eurostat. (2025). La oficina estadística de la Unión Europea. Unión Europea. Eurostat. Retrieved from <https://ec.europa.eu/eurostat>
- Fairlie, A., Collantes, E., & Castillo, L. (2021). El rol de los acuerdos intra y extrarregionales en los flujos comerciales: el caso de la Comunidad Andina de Naciones. 52(204), 165-188. doi: <https://doi.org/10.22201/iiec.20078951e.2021.204.69603>
- Góes, C., & Bekkers, E. (2023). The Impact of Geopolitical Conflicts on Trade, Growth, and Innovation. 36(2), 65-78. doi: <https://doi.org/10.48550/arXiv.2203.12173>
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483-499. doi: <https://www.jstor.org/stable/2937739>
- OCDE. (2020). Gestión de conflictos en infraestructuras estratégicas: Políticas para evitar bloqueos y garantizar la movilidad. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Retrieved from <https://www.oecd.org/es>
- Pérez, F. (2019). El comercio entre la Comunidad Andina y la Unión Europea: Materias primas versus manufacturas. *RUE: Revista universitaria europea*, 3(31), 131-166. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7057675>
- Valencia, P., Díaz, J., & Iozzeli, M. (2024). Análisis del Comercio Transfronterizo Ecuador-Perú y su Desarrollo Comercial. Periodo 2017-2022. *Economía y Negocios UTE*, 15(1), 1-15. Retrieved from <https://www.redalyc.org/journal/6955/695578766009/html/>

