



AÑO 30 NO. ESPECIAL 13, 2025

ENERO-JUNIO



Revista Venezolana de Gerencia



UNIVERSIDAD DEL ZULIA (LUZ)
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Centro de Estudios de la Empresa

ISSN 1315-9984

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.
http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_ES

Como citar: Jácome, J. C., Ortiz, E. S., y Vélez, C. I. (2025). Procesos aduaneros en Ecuador y Perú: enfoque desde el índice de desempeño logístico. *Revista Venezolana De Gerencia*, 30(Especial 13), 83-97. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.30.especial13.6>

Universidad del Zulia (LUZ)
Revista Venezolana de Gerencia (RVG)
Año 30 No. Especial 13, 2025, 83-97
Enero-Junio
ISSN 1315-9984 / e-ISSN 2477-9423



Procesos aduaneros en Ecuador y Perú: enfoque desde el índice de desempeño logístico

Jácome Tapia, Julio César*
Ortiz Morejón, Elías Samuel**
Vélez Barros, Cecilia Isabel***

Resumen

Este artículo realiza un análisis comparativo de los procedimientos aduaneros en Ecuador y Perú, con base en el Índice de Desempeño Logístico publicado por el Banco Mundial. Se examinan aspectos como la eficiencia del despacho aduanero, la trazabilidad y el seguimiento de mercancías, así como la infraestructura y calidad de los servicios logísticos. La metodología se pleiga a un enfoque documental, exploratorio-descriptivo y comparativo como base para analizar, interpretar y contrastar el desempeño logístico y aduanero de Ecuador y Perú. Las principales fuentes de información están representadas por datos del Índice de Desempeño Logístico del año 2018 del Banco Mundial, informes oficiales de comercio y logística emitidos por SENAE y SUNAT y artículos científicos especializados en el tema. A partir de los resultados del Índice de Desempeño Logístico del año 2018, acompañado de estudios previos, se identifica que Ecuador mantiene una ventaja relativa sobre Perú en varias dimensiones del índice, aunque ambos países enfrentan desafíos comunes relacionados con la modernización y digitalización de sus procesos aduaneros. El estudio concluye que las brechas existentes reflejan no solo diferencias en capacidad institucional, sino también en la implementación de políticas logísticas sostenibles y eficientes.

Palabras clave: procesos aduaneros; desempeño logístico; índice de desarrollo logístico.

Recibido: 05.02.25

Aceptado: 02.04.25

* Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, y Universidad de Guayaquil. Ingeniero Comercial. Magíster en Administración de Empresas. Servidor público por 18 años en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE). Catedrático Investigador de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, y de la Universidad de Guayaquil, con 8 años de experiencia como docente universitario. Email: jacome.julio@cu.ucsg.edu.ec; julio.jacomet@ug.edu.ec

** Universidad de Guayaquil. CENTRUM Católica Graduate Business School. Ingeniero Comercial. Magíster en Administración de Empresas. Doctor en Administración Estratégica de Empresas, PUCP-Perú. Experiencia en el sector financiero, comercial e industrial por 15 años en el sector de línea blanca y farmacéutico. Cuenta con 11 años de experiencia como docente universitaria. Email: elias.ortizmor@ug.edu.ec

*** Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. CENTRUM Católica Graduate Business School. Contador Público Autorizado. Magíster en Administración de Empresas. Doctora en Administración Estratégica de Empresas, PUCP-Perú. Servidor público por 10 años en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y en Servicios de Rentas Internas (SRI). Catedrática investigadora de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, y de la Universidad de Guayaquil, con 13 años de experiencia como docente universitario. Email: cecilia.velez@cu.ucsg.edu.ec; cecilia.velez@ug.edu.ec

Customs processes in Ecuador and Peru: a focus on the logistics performance index

Abstract

This article makes a comparative analysis of customs procedures in Ecuador and Peru, based on the Logistics Performance Index published by the World Bank. Aspects such as the efficiency of customs clearance, traceability and tracking of goods, as well as the infrastructure and quality of logistics services are examined. The methodology follows a documentary, exploratory-descriptive and comparative approach as a basis for analyzing, interpreting and contrasting the logistics and customs performance of Ecuador and Peru. The main sources of information are represented by data from the World Bank's 2018 Logistics Performance Index, official trade and logistics reports issued by SENA and SUNAT and specialized scientific articles on the subject. From the results of the 2018 Logistics Performance Index, accompanied by previous studies, it is identified that Ecuador maintains a relative advantage over Peru in several dimensions of the index, although both countries face common challenges related to the modernization and digitalization of their customs processes. The study concludes that the existing gaps reflect not only differences in institutional capacity, but also in the implementation of sustainable and efficient logistics policies.

Keywords: customs processes; logistics performance; logistics development index.

1. Introducción

El comercio internacional representa uno de los pilares fundamentales del desarrollo económico en la era de la globalización. En este contexto, la gestión aduanera se configura como una herramienta decisiva para facilitar los flujos de mercancías entre países, al tiempo que garantiza la seguridad, el cumplimiento normativo y la eficiencia en las operaciones logísticas (Raffo-López y Hernández-García, 2021). Sin embargo, los procedimientos aduaneros, lejos de ser homogéneos, presentan notables diferencias entre países, lo que puede generar ventajas o desventajas competitivas dentro de las cadenas de valor globales (Shujie & Zhao, 2009).

Tanto la Organización Mundial del Comercio (OMC) como la Organización Mundial de Aduanas (OMA) reconocen a las aduanas como actores estratégicos dentro de la cadena de suministro global, ya que su gestión incide directamente en la política exterior, la seguridad nacional y la promoción del comercio exterior (Reyes et al., 2022). En este sentido, resulta necesario examinar cómo los países de América Latina, en particular Ecuador y Perú, enfrentan los desafíos logísticos contemporáneos desde su aparato aduanero.

A pesar de compartir una ubicación geográfica similar y vínculos comerciales importantes, Ecuador y Perú muestran diferencias significativas en su desempeño logístico, especialmente

en lo relacionado con la eficiencia del despacho aduanero, la trazabilidad, el seguimiento de mercancías y la calidad de la infraestructura logística (López, 2021b). Según el Índice de Desempeño Logístico (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2018, Ecuador se posiciona por encima de Perú en varios indicadores, lo que evidencia una brecha en materia de modernización aduanera y capacidad operativa.

Este estudio se justifica en la necesidad de generar evidencia empírica que permita comprender las fortalezas y debilidades de cada país en términos de gestión aduanera y desempeño logístico. La identificación de buenas prácticas, así como de obstáculos estructurales, puede servir como insumo para el diseño de políticas públicas orientadas a mejorar la competitividad logística en la región (López y Cedillo, 2021; Rodríguez, 2007). Asimismo, permite visibilizar cómo la articulación entre infraestructura, servicios, tecnologías y normativas impacta directamente en la fluidez del comercio exterior (Zamora y González, 2019; Reyes et al., 2018).

Por tanto, el objetivo de esta investigación es realizar un análisis comparativo de los procedimientos aduaneros de la República del Ecuador y la República del Perú, con base en el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial. El estudio examina componentes clave como la eficiencia en el despacho aduanero, la trazabilidad y seguimiento de mercancías, la infraestructura y la calidad de los servicios logísticos, con el fin de determinar los niveles relativos de eficiencia e ineficiencia en cada país.

2. Desempeño aduanero en Ecuador y Perú: fundamentos conceptuales y logísticos

La logística es un componente esencial en la dinámica del comercio internacional contemporáneo. De acuerdo con Pinheiro de Lima et al. (2017); Hernández y González (2020), la logística comprende la planificación, ejecución y control eficiente del flujo de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo. Su función se ha vuelto cada vez más estratégica, ya que incide directamente en los costos, la competitividad y la capacidad de respuesta de las economías frente a los mercados globales.

En este entramado, los procesos aduaneros constituyen un subsistema logístico que, si bien es regulador y fiscalizador, también puede actuar como facilitador del comercio exterior. Según Shujie & Zhao (2009), una aduana moderna debe garantizar la entrega oportuna de las mercancías, reducir costos y ofrecer trazabilidad, actuando en equilibrio entre control y facilitación. Esta visión es compartida por Zamora y Reyes (2022), quienes afirman que las aduanas deben considerarse eslabones decisivos dentro de la cadena de suministro global, con implicaciones tanto comerciales como de seguridad nacional.

Desde un enfoque estructural, la eficiencia logística puede entenderse como la capacidad de un sistema para movilizar productos con la menor cantidad de recursos y tiempo posible, cumpliendo con las regulaciones pertinentes. De acuerdo con Soto y Trujillo (2021), esta eficiencia está directamente vinculada con la infraestructura, la calidad

institucional, el uso de tecnologías digitales, la simplificación de trámites aduaneros y la interoperabilidad entre actores logísticos.

La teoría del comercio internacional, por su parte, ofrece el marco macroeconómico en el cual se inscriben estos procesos. Ayavaca y Goyon (2023) explican que el comercio internacional implica el intercambio transfronterizo de bienes y servicios, y que su evolución ha dado lugar a múltiples modelos y enfoques, desde los clásicos hasta las teorías de la ventaja competitiva y las cadenas globales de valor. En este sentido, las aduanas y la logística deben ser concebidas como instrumentos estratégicos que permiten a los países insertarse de manera eficiente en estas cadenas.

A nivel histórico y etimológico, Pérez et al. (2024) señala que el término “adua” tiene orígenes diversos — árabe, italiano y persa— todos vinculados a la gestión de tributos y el control del comercio. Este componente fiscal ha evolucionado hacia una concepción más integral, como lo evidencian instrumentos internacionales como el Convenio de Kyoto y el Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, que promueven procedimientos simples y efectivos para la facilitación comercial (Reyes et al., 2022).

El Índice de Desempeño Logístico (Logistics Performance Index – LPI) es una herramienta desarrollada por el Banco Mundial para evaluar la eficiencia logística de los países a través de seis dimensiones clave: (i) eficiencia del proceso de despacho aduanero, (ii) calidad de la infraestructura comercial y de transporte, (iii) facilidad para organizar envíos a precios competitivos, (iv) competencia y calidad de los servicios logísticos, (v) capacidad de seguimiento

y trazabilidad, y (vi) puntualidad en la entrega de los envíos.

Según Arvis et al. (2018), el LPI combina datos cuantitativos con encuestas aplicadas a operadores logísticos internacionales, lo que permite capturar una perspectiva externa sobre el desempeño de los países. Este enfoque metodológico ha sido valorado como una fuente confiable para el análisis comparativo del entorno logístico y aduanero, especialmente en economías emergentes (Shikur, 2022).

La metodología del LPI otorga una puntuación en una escala de 1 a 5 a cada componente, y permite elaborar rankings globales que visibilizan fortalezas y debilidades logísticas por país. En el caso del LPI 2018, Ecuador alcanzó una posición superior a Perú en la mayoría de las dimensiones, en particular en lo relacionado con despacho aduanero y trazabilidad (Banco Mundial, 2018).

Es importante señalar que el LPI se publica cada dos años y ha sido adoptado por múltiples estudios académicos y organismos multilaterales como un insumo clave para el diseño de políticas públicas y estrategias de competitividad logística (Mora et al., 2024; Valenzo et al., 2009).

Diversos estudios han abordado la situación logística de Ecuador y Perú desde diferentes perspectivas. En el caso ecuatoriano, Espinoza et al. (2022) destacan los avances logrados en la digitalización aduanera, la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y los acuerdos de cooperación con actores privados, lo que ha permitido mejoras sustantivas en el despacho y control de mercancías (Coll, 2017). No obstante, persisten desafíos en cuanto a la infraestructura física y conectividad multimodal.

Por su parte, estudios como el de Chimbo et al. (2024) señalan que el sistema aduanero peruano ha experimentado mejoras normativas, pero aún enfrenta problemas operativos relacionados con la congestión portuaria, la falta de interoperabilidad entre sistemas, y la burocracia administrativa, lo cual afecta negativamente su desempeño en indicadores como trazabilidad y tiempos de entrega.

Comparativamente, los trabajos de Torres & Buestán (2016), Pantaleón (2020) y Freire et al. (2022) evidencian que Ecuador ha mostrado un ritmo más constante de mejoras en los últimos años, mientras que Perú ha tenido un progreso más desigual. Ambos países, sin embargo, comparten retos comunes en materia de gobernanza logística, coordinación institucional y adaptación tecnológica.

En términos regionales, el análisis de Torres (2016) sobre Sudamérica concluye que la falta de integración logística y la disparidad en las normativas aduaneras entre países vecinos siguen siendo obstáculos estructurales que limitan el aprovechamiento pleno de los tratados comerciales y los corredores bioceánicos.

El estudio del comercio exterior y la integración regional dentro del contexto de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) implica un análisis multidimensional que trasciende la simple descripción de flujos comerciales para abordar las complejas relaciones económicas, políticas e institucionales que moldean la dinámica regional. En este sentido, Alarco (2017) destaca cómo los tratados de libre comercio no solo actúan como motores de crecimiento económico, sino que también configuran las expectativas de desarrollo productivo de países como Chile, México y Perú, reflejando un vínculo profundo entre la

apertura comercial y la capacidad de los países para elevar su producto potencial. Esta perspectiva macroeconómica es fundamental para entender la base sobre la cual se sostiene la integración andina, pero resulta insuficiente si no se incorpora el análisis específico de las relaciones bilaterales y multilateralistas, como lo hacen Valencia-Valarezo et al. (2024) y Arévalo-Morocho et al. (2024), quienes ponen en evidencia la importancia del comercio transfronterizo entre Ecuador y Perú, revelando cómo el intercambio de productos clave impacta directamente en la balanza comercial y, por ende, en la estabilidad económica regional.

El recorrido histórico de la CAN, analizado por Briceño (2021), nos permite dimensionar no solo los logros institucionales sino también las tensiones y desafíos que han permeado la integración durante sus cinco décadas de existencia, cuestiones que se reflejan en indicadores macroeconómicos como el tipo de cambio real y su influencia en la balanza comercial ecuatoriana, explorados por Tapia, Viera y Chusan (2022). La revisión crítica de estos procesos muestra que la integración regional no es un fenómeno lineal ni homogéneo, sino un entramado complejo de intereses nacionales, políticas públicas y dinámicas externas que exigen un análisis constante y actualizado.

Desde una perspectiva microeconómica, Toala et al. (2019) y Yllescas, Espinoza y Macha (2021) aportan valiosos enfoques sobre la diversificación y oferta exportable, particularmente en sectores como las PYMES de Manabí o el portafolio exportable peruano. Estas investigaciones revelan que la capacidad productiva local y su proyección internacional son elementos esenciales para sostener un comercio exterior

robusto y competitivo. Sin embargo, la diversificación exportable debe ser acompañada de políticas públicas coherentes y de apoyo a la innovación tecnológica para evitar la dependencia de pocos productos primarios, un riesgo latente en la región andina.

La dimensión bilateral, especialmente la interacción entre Ecuador y Colombia, ha sido objeto de análisis detallado por Rojas Obando et al. (2022), quienes subrayan que el comercio entre ambos países es un indicador clave para medir la efectividad de la integración y su repercusión en el desarrollo económico. Los desafíos que enfrentan estos países, según Quispe-Farfán et al. (2021), implican repensar estrategias comerciales frente a un mundo globalizado que exige mayor competitividad, sostenibilidad y adaptación tecnológica para 2030. En este sentido, el análisis de la política de comercio exterior ecuatoriana, realizado por Quiñónez-Cabeza y Quiñónez-Cacedo (2020), evidencia que la formulación y ejecución de políticas debe ser dinámica y sensible a las condiciones cambiantes del mercado internacional, pero también a las particularidades regionales y nacionales, cuestión no siempre resuelta en la práctica.

Borja-Castillo (2020) estudia cómo la incorporación del comercio electrónico en microempresas peruanas introduce una dimensión fundamental para comprender las transformaciones que enfrenta el comercio exterior en la era digital. Este componente tecnológico no solo expande las posibilidades de mercado para las pequeñas y medianas empresas, sino que también plantea la necesidad de desarrollar capacidades digitales y marcos regulatorios adecuados para facilitar una inserción efectiva en la economía global. En conjunto, estas investigaciones

demuestran que la integración y el comercio exterior en la CAN son procesos dinámicos que requieren un abordaje integral, donde los factores económicos, institucionales y tecnológicos se articulen en políticas públicas que potencien la competitividad regional y promuevan el desarrollo sostenible.

Finalmente, investigaciones recientes como la de Velasco et al. (2024), Alzate y Giraldo (2023); recomiendan fortalecer la colaboración público-privada, modernizar los sistemas aduaneros con inteligencia artificial y blockchain, y apostar por la formación técnica del personal logístico como estrategias clave para cerrar la brecha de desempeño en la región andina.

3. Enfoque metodológico

El presente estudio se fundamenta en un enfoque documental, exploratorio-descriptivo y comparativo, lo cual permite analizar, interpretar y contrastar el desempeño logístico y aduanero de Ecuador y Perú, tomando como referencia principal el Índice de Desempeño Logístico (LPI) elaborado por el Banco Mundial en su edición 2018.

En cuanto a su naturaleza documental, esta investigación se basa en la recolección y revisión sistemática de fuentes secundarias confiables, tales como informes oficiales, literatura científica arbitrada, bases de datos de organismos multilaterales y publicaciones académicas especializadas en comercio internacional, logística y gestión aduanera. Como señala Guerrero (2015), la investigación bibliográfica permite “recolectar, recopilar y seleccionar información a partir de la lectura de literatura, revistas, libros, grabaciones, películas, periódicos, artículos y resultados de investigaciones”, a fin de

construir nuevo conocimiento desde el análisis de los aportes previos.

Las principales fuentes de información incluyen el LPI 2018 del Banco Mundial, que proporciona datos empíricos sobre seis dimensiones logísticas clave a través de encuestas aplicadas a operadores internacionales (Arvis et al., 2018); informes oficiales de comercio y logística emitidos por las autoridades aduaneras y ministerios de ambos países (como SENAE y SUNAT); y artículos científicos y estudios previos sobre logística, comercio exterior y eficiencia aduanera en la región andina (Pajuelo, 2013).

La estrategia metodológica consistió en realizar una lectura crítica y filtrado analítico de las fuentes recolectadas, identificando las más pertinentes al objeto de estudio. Como indica Guerrero (2015), este proceso requiere “filtrar los datos y conceptos que puedan ser útiles y aplicarlos dentro del presente artículo con el fin de desarrollar nuevo conocimiento mediante un análisis comparativo” (cuadro 1).

Cuadro 1 Criterios de análisis y comparación

1. Eficiencia del proceso de despacho aduanero
2. Calidad de la infraestructura de transporte y comercio
3. Facilidad para organizar envíos internacionales
4. Calidad y competencia de los servicios logísticos
5. Capacidad para rastrear y rastrear envíos
6. Puntualidad en las entregas

A partir de estas dimensiones, se establecieron criterios comparativos en función de los puntajes obtenidos por ambos países en el informe LPI 2018, así como de los hallazgos cualitativos presentes en estudios académicos. También se consideraron aspectos

contextuales como políticas públicas, nivel de digitalización aduanera, cooperación interinstitucional y participación del sector privado. Cabe destacar que la metodología incorpora un enfoque exploratorio-descriptivo, ya que, si bien existen antecedentes sobre el desempeño logístico en ambos países, el análisis conjunto de sus procedimientos aduaneros en relación con el LPI 2018 representa un aporte novedoso desde una perspectiva comparativa regional.

4. Desempeño logístico en perspectiva: comparación de Ecuador y Perú según el LPI 2018

El Índice de Desempeño Logístico (LPI) 2018, elaborado por el Banco Mundial, proporciona una herramienta clave para medir la eficiencia logística de los países, basada en seis dimensiones: eficiencia del despacho aduanero, calidad de la infraestructura, facilidad para organizar envíos internacionales, competencia y calidad de los servicios logísticos, capacidad de seguimiento y trazabilidad de los envíos, y puntualidad (Banco Mundial, 2018).

En términos generales, Ecuador se ubicó en la posición 70 del ranking global, con una puntuación promedio de 2.82 y un rendimiento relativo del 67.5%. Perú, por su parte, ocupó el puesto 74, con una puntuación de 2.78 y un rendimiento de 66.5%. Aunque la diferencia es leve, los datos reflejan una ventaja comparativa de Ecuador en la mayoría de los componentes analizados, salvo en puntualidad y envíos internacionales.

En la tabla 1 siguiente resume los principales indicadores del LPI 2018 para ambos países:

Tabla 1
Comparación general del LPI 2018 entre Ecuador y Perú

Indicador	Ecuador (Puntaje / Ranking)	Perú (Puntaje / Ranking)	Diferencia (Puntaje / Ranking)
LPI general	2.82 / 70	2.78 / 74	+0.04 / +4
Despacho aduanero	2.69 / 64	2.59 / 74	+0.10 / +10
Infraestructura	2.62 / 74	2.46 / 91	+0.16 / +17
Envíos internacionales	2.82 / 72	2.88 / 68	-0.06 / -4
Competencia logística	2.70 / 77	2.62 / 87	+0.08 / +10
Trazabilidad	2.87 / 67	2.72 / 85	+0.15 / +18
Puntualidad	3.22 / 75	3.36 / 60	-0.14 / -15

Fuente: Elaboración propia (2025) con base en el Banco Mundial (2018).

Realizando un análisis por componentes relevantes, Ecuador se posiciona mejor que Perú en lo referido a despacho aduanero, tanto en ranking (64 vs. 74) como en puntaje (2.69 vs. 2.59), lo que refleja una mayor eficiencia en los procedimientos aduaneros, menor burocracia y tiempos de despacho más competitivos (Zamora & Reyes, 2022). Esta diferencia podría estar relacionada con los procesos de modernización digital implementados en Ecuador desde 2016 (Soto & Trujillo, 2021).

Las brechas se amplían cuando se analiza la infraestructura logística; Ecuador obtiene 2.62 puntos frente a los 2.46 de Perú, ubicándose 17 posiciones por encima. Este factor es clave, ya que determina la capacidad del país para sostener operaciones logísticas eficientes a largo plazo. La inversión sostenida en corredores logísticos ecuatorianos puede explicar esta diferencia (Chimbo et al., 2024).

Sobre los envíos internacionales, Perú supera a Ecuador con una calificación de 2.88 frente a los 2.82 de Ecuador, y se posiciona 4 puestos arriba. Esto sugiere que Perú ha consolidado relaciones comerciales más dinámicas

con operadores internacionales, lo que podría estar vinculado a su participación en tratados multilaterales como la Alianza del Pacífico (Zamora & González, 2019).

Ecuador vuelve a posicionarse mejor en la competencia de servicios logísticos, con 2.70 frente a 2.62 de Perú. Este indicador refleja la percepción de calidad y profesionalización de los proveedores de servicios logísticos, elemento fundamental para atraer inversión extranjera directa.

El componente seguimiento y trazabilidad también favorece a Ecuador, con 2.87 puntos contra los 2.72 de Perú. La trazabilidad es esencial para garantizar visibilidad en la cadena de suministro, y su mejora en Ecuador puede estar relacionada con la adopción de tecnologías de identificación y monitoreo satelital (Reyes et al., 2022).

Perú lidera el indicador de puntualidad con 3.36 frente a 3.22 de Ecuador, ubicándose 15 posiciones más arriba. Esto podría explicarse por la consolidación de hubs logísticos en Lima y Callao, así como por políticas más estrictas en tiempos de entrega para importación y exportación.

Las diferencias observadas

responden a una combinación de factores estructurales y de política pública. Ecuador ha mostrado mayor continuidad en la inversión en sistemas de transporte y plataformas logísticas, mientras que Perú ha priorizado la conectividad internacional. Además, las reformas tecnológicas y administrativas implementadas en el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) han fortalecido el control y la eficiencia en los procesos aduaneros (Zamora & Reyes, 2022). Por otro lado, Perú ha firmado un mayor número de tratados internacionales, lo cual ha contribuido a mejorar su desempeño en envíos y puntualidad (Soto y Trujillo, 2021). Finalmente, aunque ambos países enfrentan retos en la capacitación del capital humano logístico, Ecuador parece haber avanzado más en la profesionalización de este recurso.

Los resultados del análisis comparativo del Índice de Desempeño Logístico (LPI) 2018 entre Ecuador y Perú reflejan una leve superioridad de Ecuador en aspectos clave como la eficiencia del despacho aduanero, la infraestructura logística y la calidad del servicio. Este hallazgo sugiere que, aunque ambos países presentan avances significativos en su desarrollo logístico, Ecuador ha logrado consolidar mejores prácticas en la modernización de sus procesos aduaneros y en la inversión sostenida en infraestructura, factores que resultan determinantes para la competitividad comercial (Zamora & Reyes, 2022).

Sin embargo, la superioridad de Perú en la puntualidad de puertos y envíos internacionales evidencia la efectividad de sus estrategias orientadas a la conectividad global y a la firma de tratados internacionales que facilitan el comercio exterior. Esto

resalta la importancia de complementar las mejoras estructurales con acuerdos multilaterales y políticas que impulsen la integración regional y global.

La divergencia en la capacitación del capital humano también es relevante. Aunque ambos países enfrentan retos en este aspecto, la mayor profesionalización en Ecuador puede estar vinculada a mejores resultados en trazabilidad y seguimiento de mercancías, elementos esenciales para una logística eficiente (Chimbo et al., 2024).

Desde la perspectiva de política pública, estos hallazgos enfatizan la necesidad de enfoques integrales que no solo fortalezcan la infraestructura física, sino que también impulsen la modernización institucional y la formación del talento humano. Los países deben orientar sus esfuerzos hacia la digitalización aduanera, la simplificación de trámites y la mejora continua en la calidad del servicio logístico, como señalan Zamora & Reyes (2022), para generar un impacto positivo en su competitividad internacional.

Adicionalmente, se recomienda que Ecuador y Perú fortalezcan la cooperación bilateral y regional para armonizar normativas y compartir mejores prácticas, contribuyendo así a la integración logística y a la eficiencia del comercio exterior en América Latina. La experiencia peruana en tratados comerciales y la inversión ecuatoriana en infraestructura pueden complementarse para alcanzar un desarrollo logístico más equilibrado y sostenible.

El estudio aporta evidencia valiosa para orientar políticas públicas enfocadas en mejorar el desempeño logístico, clave para el crecimiento económico y la inserción competitiva en mercados internacionales (Banco Mundial, 2018).

5. Conclusiones

El presente estudio comparativo entre Ecuador y Perú, basado en los datos del Logistics Performance Index (LPI) 2018, permite arribar a una serie de conclusiones clave sobre la situación y perspectivas de la eficiencia aduanera en América Latina.

Los hallazgos confirman que Ecuador presenta una ventaja significativa respecto a Perú en cuatro de los seis componentes analizados: despacho aduanero, infraestructura logística, calidad del servicio logístico y trazabilidad. Esta superioridad refleja políticas sostenidas de inversión en modernización institucional y logística, lo que posiciona a Ecuador como un referente regional en términos de desempeño aduanero y eficiencia logística.

Los procesos aduaneros se consolidan como un eje estratégico para el crecimiento económico, la seguridad fiscal y la inserción de los países latinoamericanos en el comercio internacional. En una región caracterizada por su diversidad cultural, económica y geográfica, la eficiencia y transparencia aduanera no solo contribuyen a facilitar el comercio, sino que también promueven un entorno más equitativo, competitivo y resiliente. A partir de estos hallazgos, es posible proponer un conjunto de acciones orientadas a mejorar el desempeño logístico en la región.

Se hace necesario impulsar la digitalización y simplificación de los trámites aduaneros, ya que la incorporación de nuevas tecnologías permite mejorar la trazabilidad de las operaciones, reducir costos y tiempos de espera, y minimizar los espacios de discrecionalidad administrativa

Debe fortalecerse la formación y profesionalización del capital humano logístico, elevando las capacidades técnicas del personal aduanero y de los operadores del sector. Otro aspecto clave es promover una mayor articulación regional, mediante la armonización de normas y procesos entre países latinoamericanos, lo que facilitaría el tránsito de mercancías, reduciría barreras técnicas y permitiría generar economías de escala. Finalmente, se debe priorizar la inversión en infraestructura logística estratégica, tanto portuaria como terrestre, con una visión de largo plazo y un enfoque orientado a la sostenibilidad.

Este estudio presenta algunas limitaciones que deben ser reconocidas. En primer lugar, se basa exclusivamente en los datos del LPI 2018, lo cual podría no reflejar cambios recientes o mejoras implementadas después de esa fecha. Además, la comparación entre solo dos países limita la posibilidad de generalizar los resultados a toda América Latina. Tampoco se abordan en profundidad variables contextuales que pueden influir en el desempeño logístico, como factores políticos, niveles de informalidad o condiciones geográficas particulares. En vista de estas limitaciones, futuras investigaciones podrían ampliar el espectro de análisis a más países de la región, incorporar datos actualizados de nuevos informes logísticos o realizar estudios cualitativos que profundicen en la implementación concreta de políticas aduaneras.

Se sugiere explorar el impacto de la eficiencia aduanera en sectores productivos específicos y en pequeñas y medianas empresas, actores clave para el desarrollo económico sostenible de América Latina.

Este análisis reafirma el papel

estratégico de la eficiencia aduanera como motor del desarrollo logístico y económico regional. Fortalecer las capacidades institucionales, tecnológicas y humanas en este ámbito representa una prioridad para lograr una inserción internacional más competitiva y sostenible.

Referencias

- Alarco, G. (2017). Tratados de libre comercio, crecimiento y producto potencial en Chile, México y Perú. *Economía, UNAM*, 14(42), 24-46. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2017000300024&lng=es&tlng=es.
- Albert-Márquez, M. (2021). Posthumanismo, inteligencia artificial y Derecho. *Persona y derecho*, 1(84), 207-230. <https://doi.org/10.15581/011.84.010>
- Allameh, S. M., Hosseini, S. H., Samadi, A., & Darikandeh, A. (2017). The relationship between intangible organisational capitals, knowledge management, and organisational learning. *International journal of knowledge-based development*, 8(3), 249. <https://doi.org/10.1504/ijkbd.2017.086416>
- Allard, S. (2004). Knowledge Creation. En *Handbook on Knowledge Management* 1 (pp. 367–379). Springer Berlin Heidelberg.
- Alzate, P., y Giraldo, D. (2023). Tendencias de investigación del blockchain en la cadena de suministro: transparencia, trazabilidad y seguridad. *Revista Universidad y Empresa*, 25(44), 1–29. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/empresa/a.12451>
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A., y Naula, T. (2018). *Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy: The Logistics Performance Index and its indicators*. World Bank. <https://lpi.worldbank.org/2018>
- Ayavaca, L., y Goyon, G. (2023, febrero). *Análisis de los factores que inciden en la competitividad de las exportaciones*. [Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/20307>
- Banco Mundial. (2018). *International LPI*. World Bank. <https://lpi.worldbank.org/2018>
- Bandalos, D. L., & Finney, S. J. (2018). Factor Analysis. En *The Reviewer's Guide to Quantitative Methods in the Social Sciences* (pp. 98–122). Routledge.
- Berraies, S., Chaher, M., & Yahia, K. B. (2014). Knowledge management enablers, knowledge creation process and innovation performance: An empirical study in Tunisian information and communication technologies sector. *Business management and strategy*, 5(1), 1. <https://doi.org/10.5296/bms.v5i1.5465>
- Borja-Castillo, J. C. (2020). Aplicación de comercio electrónico para microempresas comerciales peruanas. *Revista Científica de la UCSA*, 7(1), 31–38. <https://dx.doi.org/10.18004/ucsa/2409-8752/2020.007.01.031-038>
- Borko, H., Jacobs, J., & Koellner, K. (2010). Contemporary approaches to teacher professional development. En *International Encyclopedia of Education* (pp. 548–556). Elsevier.
- Briceño, J. G. (2021). Comunidad Andina: Cincuenta años. Comentario Internacional. *Revista del Centro*

Andino de Estudios Internacionales, (20), 1–226. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/comentario/article/view/2952>

Carayannis, E. G., & Rakhmatullin, R. (2014). The quadruple/quintuple innovation helixes and smart specialisation strategies for sustainable and inclusive growth in Europe and beyond. *Journal of the Knowledge Economy*, 5(2), 212–239. <https://doi.org/10.1007/s13132-014-0185-8>

Carvalho, R. F. de, Lagares, R., & Carvalho, D. D. A. de. (2020). Trabalho docente instrumentalizado na política de formação de professores no Brasil: Uma abordagem histórica e teórico-pilosófica. *Education policy analysis archives*, 28, 15. <https://doi.org/10.14507/epaa.28.4858>

Castro-Ceacero, D., & Ion, G. (2019). Changes in the university research approach: Challenges for academics' scientific productivity. *Higher Education Policy*, 32(4), 681–699. <https://doi.org/10.1057/s41307-018-0101-0>

Cervantes, E. (2019). Un Acercamiento a la Formación de Docentes como Investigadores Educativos en México. *REICE Revista Iberoamericana sobre Calidad Eficacia y Cambio en Educación*, 17(4), 59. <https://doi.org/10.15366/reice2019.17.4.003>

Chimbo, K. L., Pástor, J. S., Solórzano, S. S., y Pizarro, J. M. (2024). Situación postpandemia de Ecuador como país de tránsito aduanero de las exportaciones peruanas, año 2023: Post-pandemic situation of Ecuador as a customs transit country for Peruvian exports, year 2023. *Revista Scientific*, 9(31), 251–274. <https://doi.org/10.29394/Scientific.issn.2542-2987.2024.9.31.12.251-274>

Coll, P. (2017). *Manual de gestión*

aduanera: Normativas del comercio internacional y modelos de integración económica. Alfaomega.

Falcón, C., y Arraiz, A. (2020). Construcción de identidad profesional docente durante la formación inicial como maestros. *Revista complutense de educación*, 31(3), 329–340. <https://doi.org/10.5209/rced.63374>

Fernández-Fernández, S., Arias-Blanco, J.-M., Fernández-Alonso, R., Burguera-Condon, J., y Fernández-Raigoso Castaño, M. (2016). Pensamiento reflexivo e investigador en Educación. Aspectos a tener en cuenta en la formación del profesorado. *RELIEVE - Revista Electrónica de Investigación y Evaluación Educativa*, 22(2). <https://doi.org/10.7203/relieve.22.2.8425>

Franco-López, J. A., Lopez-Arellano, H., y Arango-Botero, D. (2019). La satisfacción de ser docente: un estudio de tipo correlacional. *Revista complutense de educación*, 31(1), 55–67. <https://doi.org/10.5209/rced.61775>

García-Aracil, A. (2021). Nuevos enfoques sobre la transferencia de conocimiento en Educación. Reseña de Santos Rego, Miguel A. (Ed). (2020). La transferencia de conocimiento en Educación. Un desafío estratégico. Madrid: Narcea. *Creativity and educational innovation review*, 4, 160–164. <https://doi.org/10.7203/creativity.4.19325>

Guerrero, G. (2015). *Metodología de la investigación*. Grupo Editorial Patria.

Hernández, J., y González, V. (2020). Procesos de control de la gestión logística en los postgrados de las instituciones universitarias públicas de la Costa Oriental del Lago. / Logistics management control processes in the postgraduate courses of the public university

- institutions of the Costa Oriental del Lago. *DataCiencia*, 2(1), 37-48. Recuperado a partir de <https://produccioncientificaluz.org/index.php/dataciencia/article/view/32797>
- Khuzwayo, M. E. (2018). Assessment of group work in initial teacher education and training. *South African journal of education*, 38(2). <https://doi.org/10.15700/saje.v38n2a1386>
- Knox, J. (2019). What does the 'postdigital' mean for education? Three critical perspectives on the digital, with implications for educational research and practice. *Postdigital Science and Education*, 1(2), 357-370. <https://doi.org/10.1007/s42438-019-00045-y>
- Lobos, C., Muñoz, C., y Valenzuela, J. (2020). Explorando las causas del Descenso en la Curiosidad Intelectual durante la Formación Docente en Chile. *Multidisciplinary journal of educational research*, 10(1), 26. <https://doi.org/10.17583/remie.2020.4898>
- López, D. D., Melo, G. M., y Mendoza, D. L. (2021). Gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. *Información tecnológica*, 32(1), 39-46. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642021000100039>
- Marín-González, F., Cabas, L. de J., Cabas, L. C., y Paredes-Chacín, A. J. (2018). Formación Integral en Profesionales de la Ingeniería. Análisis en el Plano de la Calidad Educativa. *Formación Universitaria*, 11(1), 13-24. <https://doi.org/10.4067/s0718-50062018000100013>
- Méndez, J., Padrón, A., & Iza, V. (2025). Philosophy and theology facing transhumanism: A hermeneutic analysis. *Journal of Posthumanism*, 5(3). <https://doi.org/10.63332/joph.v5i3.725>
- Nonaka, I. (1998). The knowledge-creating company. En *The Economic Impact of Knowledge* (pp. 175-187). Elsevier.
- Nonaka, I., & Konno, N. (1998). The concept of "Ba": Building a foundation for knowledge creation. *California Management Review*, 40(3), 40-54. <https://doi.org/10.2307/41165942>
- Nonaka, I., & Takeuchi, H. (1996). The knowledge-creating company: How Japanese companies create the dynamics of innovation. *Long Range Planning*, 29(4), 592. [https://doi.org/10.1016/0024-6301\(96\)81509-3](https://doi.org/10.1016/0024-6301(96)81509-3)
- Orozco-García, M. E., Vásquez-Rizo, F. E., y Gabalán-Coello, J. (2020). Incorporación, uso y apropiación social de las TIC para una educación de calidad. Una propuesta. *Cultura Educación y Sociedad*, 12(1), 47-62. <https://doi.org/10.17981/cultedusoc.12.1.2021.04>
- Pajuelo, R. (2013). *Creadores de la profundidad: Orígenes del movimiento obrero en las minas de los Andes peruanos (1928-1930)* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/4096>
- Pantaleón, D. (2020, mayo 14). *Análisis de la evolución del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) en el período 2014-2018 y las diferentes herramientas utilizadas para brindar un mejor servicio a los operadores de comercio exterior*. OCE's. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/52546>
- Parente, D. (2020). El giro posthumanista en las humanidades y sus implicaciones para la filosofía de la técnica. *Isegoría*, 63, 329. <https://doi.org/10.3989/isegoria.2020.063.03>

- Pérez, A. A., Matsudaira, T., Montagnat-Rentier, G., Nagy, J., y Clark, R. J. (2024). *La aduana, una institución clave: Fortaleciendo la administración aduanera en un mundo de cambios*. (2024). International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9798400246722.071>
- Pinheiro de Lima, O., Breval, S., Rodríguez, C. M., y Follmann, N. (2017). Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 25(2), 264-276. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052017000200264>
- Quiñónez-Cabeza, M. R., y Quiñónez-Cacedo, L. N. (2021). Política de comercio exterior en Ecuador: Un análisis comparativo. *Centro Sur*, 4(2), 266-284. <https://doi.org/10.37955/cs.v4i2.81>
- Quispe-Farfán, P. H., Quispe-Farfán, D. I., La-Noire-Núñez, J. A., y Alegre-Rodríguez, L. R. (2021). Comercio Exterior en Perú: Retos 2030. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 6(12), 504-516. <https://doi.org/10.35381/r.k.v6i12.1374>
- Reyes, O. B., Palos, M. E., y De Dios, A. (2018). La fiscalización, recaudación y facilitación del comercio exterior. *Revista Derecho y Religión*, 12(1). <http://scielo.sld.cu/pdf/rdir/v12n1/rdir10118.pdf>
- Rodríguez, E. (2007). *El clúster del tabaco en Pinar del Río* [Tesis de Máster. Centro de Estudios de Técnicas de Dirección, Universidad de La Habana].
- Shujie, Z., & Zhao, S. (2009). The implication of customs modernization on export competitiveness in China. *In Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: A Regional Perspective* (pp. 121-131).
- Slomski, V. G., Anastacio, J. B., Procopio de Araujo, A. M., Slomski, V., y Fróes de Carvalho, R. (2020). Casos da prática educativa na aprendizagem da docência universitária. *Education policy analysis archives*, 28, 33. <https://doi.org/10.14507/epaa.28.5041>
- Soto, M., y Trujillo, C. (2021). *Competitividad logística y facilitación del comercio en América Latina: desafíos y oportunidades*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Tapia-Toral, M. C., Viera-Vaca, F. X., y Chusan-Wong, J. E. (2022). Perspectiva histórica del tipo de cambio real y la Balanza comercial del Ecuador en la comunidad Andina. *Dominio De Las Ciencias*, 8(1), 859-870. <https://doi.org/10.23857/dc.v8i1.2609>
- Torres, A. F., y Buestán, F. A. (2016). *Análisis comparativo del desempeño logístico del Ecuador frente a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en base al Índice de Desempeño Logístico*. [Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/5494>
- Torres, J. G. (2016). Barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira Norte de Santander y su incidencia en la integración regional suramericana. *Aldea Mundo*, 21(42), 33-43. <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/aldeamundo/article/view/8500>
- Torró, L. M. (2017). Vulnerabilidad humana en tiempos del poshumano: una reflexión teológica. *Pensamiento Revista de investigación e información filosófica*, 73(276), 767. <https://doi.org/10.14422/pen.v73.i276.y2017.039>
- Valenzo, M. A., Bonales, J., y Martínez, J. A. (2009). La competitividad logística en Latinoamérica: índice logístico vs. propuesta metodológica. *Mercados y*

- Negocios*, 10(2), 85-106. <https://www.redalyc.org/pdf/5718/571863992005.pdf>
- Velasco, J. C., Ojeda, D. P., y Arias, J. E. (2024). El impacto de la Inteligencia Artificial en los Operadores de Comercio Exterior en la Ciudad de Machala. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(4), 2127-2143. <https://doi.org/10.37811/clrcm.v8i4.12454>
- von Krogh, G., Nonaka, I., & Rechsteiner, L. (2012). Leadership in organizational knowledge creation: A review and framework: Leadership in organizational knowledge creation. *The Journal of Management Studies*, 49(1), 240–277. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.2010.00978.x>
- Yllescas-Rodríguez, P. M., Espinoza-Casco, R. J., y Macha-Huamán, R. (2021). Diversificación de la oferta exportable y las exportaciones peruanas. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 6(1), 322–341. <https://doi.org/10.35381/r.k.v6i1.1510>
- Yu, T., Chuangprakhon, S., Sangmuenna, W., & Santaveesuk, P. (2025). Posthumanist approach to the cultural heritage of Tuhu Chinese musical instruments. *Journal of Posthumanism*, 5(1), 1–12. <https://doi.org/10.33182/joph.v5i1.3450>
- Zamora, A. I., y Reyes, O. B. (2022). Eficiencia de las aduanas de la región APEC y los países más dinámicos comercialmente. *México Y La Cuenca Del Pacífico*, 11(32), 53-76. <https://doi.org/10.32870/mycp.v11i32.779>