



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

**SEDE QUITO**

**CARRERA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS**

**ANÁLISIS DE LAS IMPORTACIONES POR COURIER CATEGORÍA B 4X4,  
PERIODO 2021 – 2023. CASO QUITO ECUADOR**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:  
Licenciado en Administración de empresas**

**AUTORES: HAROLD ARIEL BARRIONUEVO AVILA  
OSCAR SANTIAGO FERNANDEZ COLUMBA**

**TUTOR: RAQUEL JAQUELINE CHICAIZA VILLALBA**

**Quito-Ecuador  
2025**

## **CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Nosotros, Harold Ariel Barrionuevo Avila con documento de identificación N° 1752893634 y Oscar Santiago Fernandez Columba con documento de identificación N° 1724684681; manifestamos que:

Somos los autores y responsables del presente trabajo; y, autorizamos a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

**Quito, 13 de enero del año 2025**

Atentamente,

---

Harold Ariel Barrionuevo Avila  
1752893634

---

Oscar Santiago Fernandez Columba  
1724684681

## **CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

Nosotros, Harold Ariel Barrionuevo Avila con documento de identificación N° 1752893634 y Oscar Santiago Fernandez Columba con documento de identificación N° 1724684681, expresamos nuestra voluntad y por medio del presente documento cedemos a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que somos autores del Artículo Académico: “Análisis De Las Importaciones Por Courier Categoría B 4x4, Periodo 2021 – 2023. Caso Quito Ecuador”, el cual ha sido desarrollado para optar por el título de: Licenciado en Administración de empresas, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En concordancia con lo manifestado, suscribimos este documento en el momento que hacemos la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

**Quito, 13 de enero del año 2025**

Atentamente,

---

Harold Ariel Barrionuevo Avila  
1752893634

---

Oscar Santiago Fernandez Columba  
1724684681

## **CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, Raquel Jaqueline Chicaiza Villalba con documento de identificación N° 1714857578 docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: ANÁLISIS DE LAS IMPORTACIONES POR COURIER CATEGORÍA B 4X4, PERIODO 2021 – 2023. CASO QUITO ECUADOR, realizado por Harold Ariel Barrionuevo Avila con documento de identificación N° 1752893634 y por Oscar Santiago Fernandez Columba con documento de identificación N° 1724684681, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción Artículo Académico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

**Quito, 20 de enero del año 2025**

Atentamente,



---

Raquel Jaqueline Chicaiza Villalba  
1714857578

### **Dedicatoria**

Dedicamos este trabajo de titulación con profunda emoción y euforia a nuestros Padres, quienes, con su apoyo incondicional, paciencia y palabras de aliento han sido pilares fundamentales para nuestra formación personal y profesional. Este logro es un reflejo de su constante presencia y amor, por lo cual les estaremos eternamente agradecidos. Asimismo, a nuestros mentores, amigos y compañeros, que con su experiencia, confianza y compañía hicieron de este proceso una experiencia enriquecedora.

## Índice de contenido

Portada.....	1
Dedicatoria.....	5
Índice de contenido.....	6
Índice de figuras .....	8
Índice de tablas .....	9
Resumen .....	10
Abstract.....	11
1. Tema.....	12
2. Introducción .....	12
3. Planteamiento del problema .....	14
3.1. Formulación del problema .....	14
4. Justificación.....	15
5. Objetivos .....	16
5.1. General .....	16
5.2. Específicos .....	16
6. Marco Teórico y conceptual.....	16
6.1. Marco teórico.....	17
6.1.1. Teoría de la ventaja comparativa.....	17
6.1.2. Modelo Heckscher-Ohlin (H-O).....	17
6.1.3. Teoría de la balanza de pagos.....	18
6.1.4. Teoría del comercio internacional .....	18
6.1.5. Teoría de la dependencia económica.....	18
6.2. Marco conceptual.....	19
6.2.1. Epistemología de las importaciones .....	19
6.2.2. Marco legal de la categoría 4*4.....	20
6.2.3. Economía en el periodo 2021-2023.....	21
7. Marco metodológico .....	23
7.1. Tipo de investigación.....	23
7.2. Diseño de investigación.....	23

7.3. Variables .....	23
7.4. Población y muestra.....	24
7.5. Técnicas e instrumentos de investigación.....	25
8. Interpretación de resultados .....	26
8.1. Análisis descriptivo.....	26
8.2. Análisis de tendencias.....	27
8.2.1. <i>Tendencia anual</i> .....	28
8.2.2. <i>Tendencia mensual</i> .....	28
8.3. Análisis de montos importados por país .....	29
8.3.1. <i>Análisis del año 2021</i> .....	29
8.3.2. <i>Análisis del año 2022</i> .....	31
8.3.3. <i>Análisis del año 2023</i> .....	32
8.4. Análisis de resultados de la encuesta.....	34
8.5. Discusión de resultados.....	46
9. Conclusiones y recomendaciones.....	48
9.1. Conclusiones.....	48
9.2. Recomendaciones .....	49
Referencias bibliográficas .....	50

**Índice de figuras**

Figura 1.....	28
Figura 2.....	30
Figura 3.....	31
Figura 4.....	33
Figura 5.....	34
Figura 6.....	35
Figura 7.....	35
Figura 8.....	36
Figura 9.....	37
Figura 10.....	37
Figura 11.....	38
Figura 12.....	39
Figura 13.....	40
Figura 14.....	41
Figura 15.....	42
Figura 16.....	43
Figura 17.....	44
Figura 18.....	45
Figura 19.....	46

**Índice de tablas**

<b>Tabla 1</b> .....	26
----------------------	----

## **Resumen**

Las importaciones por courier categoría 4x4 se han consolidado como un aspecto relevante para acceder a bienes importados en Quito. Este sistema presenta desafíos significativos, siendo uno de los principales problemas la falta de infraestructura aduanera y logística para procesar el volumen creciente de paquetes, lo que genera retrasos y costos adicionales para los consumidores y operadores logísticos. El objetivo del presente documento es analizar las importaciones por courier categoría B 4x4, periodo 2021-2023. caso Quito Ecuador. Para ello la metodología utilizada se basó en el tipo de investigación descriptiva con un diseño no experimental aplicando la técnica del análisis estadístico para determinar valores máximos, mínimos, el valor medio y la desviación estándar. Además, se aplicó una encuesta a 36 Courier de Quito. Como resultados se obtuvo que las importaciones de Courier categoría B 4x4 (2021-2023) revelan un crecimiento, destacado el año 2023 como el de mayor expansión con un incremento del 29,75% respecto al 2022. Estados Unidos lidera como principal proveedor, seguido de España. La variabilidad de las importaciones aumentó debido a factores externos y estacionales con picos altos y significativos. Como conclusión se destaca se evidenció que el método 4x4 ha dinamizado el comercio generando un impacto positivo en el consumo, lo que ha establecido un mayor acceso a bienes y estimulado la actividad económica en el sector logístico y de Courier.

**Palabras clave:** Courier, importaciones, aduanera, logística, operadores.

**Abstract**

Imports by 4x4 category courier have been consolidated as a relevant aspect to access imported goods in Quito. This system presents significant challenges, one of the main problems being the lack of customs and logistics infrastructure to process the increasing volume of packages, which generates delays and additional costs for consumers and logistics operators. The objective of this document is to analyze imports by courier category B 4x4, period 2021-2023. Quito Ecuador case. For this, the methodology used was based on the type of descriptive research with a non-experimental design applying the technique of statistical analysis to determine maximum and minimum values, the mean value and the standard deviation. In addition, a survey was applied to 36 Couriers in Quito. The results showed that imports of Courier category B 4x4 (2021-2023) reveal growth, with 2023 highlighted as the year with the greatest expansion with an increase of 29.75% compared to 2022. The United States leads as the main supplier, followed from Spain. The variability of imports increased due to external and seasonal factors with high and significant peaks. In conclusion, it is evident that the 4x4 method has energized commerce, generating a positive impact on consumption, which has established greater access to goods and stimulated economic activity in the logistics and Courier sector.

**Keywords:** Courier, imports, customs, logistics, operators.

## **1. Tema**

Análisis de las importaciones por courier categoría B 4x4, periodo 2021 – 2023. Caso Quito Ecuador

## **2. Introducción**

La concepción del presente artículo académico se fundamenta en el análisis de las importaciones identificadas bajo el 4x4 en Quito, Ecuador, durante el período incluido 2021-2023 tiene su base en un contexto histórico y económico en constante transformación y expansión desde hace varios años, según (Infolib 2021) “Este sistema o categoría de importación es implementada por la Aduana ecuatoriana y comprende a todos los paquetes que llegan del exterior con un peso máximo de hasta 4 kilogramos (8.5 libras) y un valor de tope de \$400, que aplica exclusivamente para personas naturales, ecuatorianas y con mayoría de edad”

La política comercial y arancelaria sobre la base del método 4x4 ha experimentado varias revisiones y ajustes por parte del gobierno ecuatoriano. Según (El Comercio 2021) “En la B, que es conocida como 4X4 (paquetes de máximo USD 400 y/o hasta cuatro kilos), se elimina la tasa de USD 42 que se paga por las compras no comerciales realizadas en el exterior.” En general, las políticas buscan un equilibrio entre la necesidad de proteger la industria local y la creciente presión sobre los productos importados el desarrollo y modificación en las políticas arancelarias son esenciales para mantener un equilibrio entre la protección y la satisfacción tanto del consumidor como de la industria nacional. Por lo cual se han moldeado las reglas y regulaciones que rigen el sistema del método 4x4 en un contexto político y legal en Ecuador que son determinantes en la evolución del método 4x4.

La ciudad de Quito revela tendencias significativas de importaciones bajo la categoría 4x4 que reflejan cambios en el comportamiento del mercado y preferencias del consumidor, los principales productos importados durante el período 2021-2023, según el artículo (El Comercio 2021) “Aníbal Galarza, gerente de la Expresito Carga, señaló que los paquetes llegan principalmente de Estados Unidos y la mercadería preferida es ropa, calzado y tecnología”. Este incremento puede atribuirse a la creciente demanda de dispositivos tecnológicos debido al auge del teletrabajo y la educación en línea, impulsados por la pandemia de COVID-19. Los

consumidores en Quito han demostrado una preferencia creciente por marcas internacionales lo que refleja que los productos de moda y vestimenta mostrando un crecimiento constante en las importaciones. (El Comercio 2021).

Por lo mencionado, el siguiente documento se encuentra compuesto por:

Capítulo I: se encuentra el marco teórico

Capítulo II: Se encuentra la metodología

Capítulo III: Se desarrolla la interpretación de resultados

Capítulo IV: Se establece la Discusión de resultados

Finalmente, se desarrolla las conclusiones y recomendaciones del documento

### **3. Planteamiento del problema**

Las importaciones de la categoría 4x4 en la actualidad reflejan un crecimiento sostenido para el acceso a bienes importados en la ciudad de Quito. Este proceso también presenta algunos retos siendo uno de los principales la falta de tarifas aduaneras y logísticas que procesen un volumen alto de paquetes, generando costos adicionales y retrasos para los consumidores y operadores logísticos. Si bien las políticas aduaneras ayudan en el acceso a bienes importados, también establecen una afectación en torno a la evasión fiscal y la pérdida de competitividad de la industria. La carencia de un control adecuado impulsa las prácticas negativas que impactan en la recaudación tributaria y a los productores nacionales.

Otro de los factores críticos es la falta de datos que sean actualizados y desagregados sobre el efecto económico de las importaciones en Quito, pues, una información desactualizada no tiene un aporte significativo en el desarrollo de las políticas públicas que equilibren los incentivos al comercio mediante la protección de los sectores productivos locales y el impulso de un comercio sostenible.

El aumento de las importaciones plantea desafíos en cuanto a la logística de pequeños paquetes y también en el impacto ambiental, ya que incrementa la huella de carbono como efecto del transporte terrestre aéreo. En Quito, este problema es mayor por la falta de estrategias de sostenibilidad en la industria logística. Además, el modelo que se tiene actualmente de importaciones por Courier, tiene la probabilidad de aumentar las desigualdades económicas ya que no todos los courier tienen acceso a medios tecnológicos en el país o financieros para que puedan beneficiarse del sistema.

Por último, los retos en la regulación y supervisión del sector ponen en riesgo su sostenibilidad a largo plazo. Sin una orientación estratégica para gestionar el aumento de las importaciones, el sistema podría saturarse, reduciendo su eficiencia y su impacto positivo en la economía local.

#### **3.1. Formulación del problema**

##### **3.1.1. General**

¿Cuál es el análisis de las importaciones por courier categoría b 4x4, periodo 2021-2023: caso Quito Ecuador?

### 3.1.2. Específicos

- ¿Cuál es definición de la metodología de importación 4x4 y su implementación en el marco de las políticas comerciales y arancelarias vigentes, identificando los principales factores políticos y legales que han influido en su desarrollo?
- ¿Qué reformas recientes al sistema 4x4, especialmente en la categoría B, y su efecto en las dinámicas de importación, considerando la evolución de las importaciones bajo esta categoría a lo largo de los años?
- ¿Cómo impacta el método 4x4 en el comercio y la economía de Quito, identificando las principales ventajas y desafíos que presenta para los diferentes actores involucrados?

## 4. Justificación

Las importaciones por courier categoría B 4x4 representan un canal fundamental para la adquisición de bienes de consumo directo por parte de la población. Este sistema ha facilitado el acceso a productos tecnológicos, ropa, accesorios y otros bienes que no se encuentran fácilmente en el mercado local o que presentan precios más competitivos en el exterior. La evaluación ayuda en la identificación de su impacto en la economía local, tanto a nivel de comercio minorista como en la generación de ingresos para las empresas de courier y operadores logísticos.

Durante el periodo estudiado, se evidencia un incremento del comercio electrónico que ha sido impulsado por factores como la pandemia de COVID-19, la cual aceleró la digitalización y el consumo en línea. Quito, la capital del Ecuador, ha registrado un aumento en las importaciones por courier, por lo cual es necesario un análisis para identificar patrones de consumo, productos más demandados y los retos logísticos asociados.

Debido a que las importaciones por Courier están sujetas a regulaciones, se establece parámetros que ayuden en la evaluación para los importadores como para el gobierno en términos de control y recaudación. Este análisis impulsa la comprensión del impacto de las políticas comerciales en

las importaciones y la generación de también posee un aporte en la comprensión del funcionamiento del comercio local desde un aspecto técnico mediante el aporte de data que podría ser usada para posibles investigaciones, empresas o para la toma de decisiones. También busca proponer soluciones para optimizar el sistema de importaciones por Courier impulsando el desarrollo sostenible del sector.

## **5. Objetivos**

### **5.1. General**

Analizar las importaciones por courier categoría b 4x4, periodo 2021-2023. caso Quito ecuador.

### **5.2. Específicos**

- Examinar la contextualización del método 4x4 y su implementación en el marco de las políticas comerciales y arancelarias vigentes, identificando los principales factores políticos y legales que han influido en su desarrollo.
- Evaluar las reformas recientes al sistema 4x4, especialmente en la categoría B, y su efecto en las dinámicas de importación, considerando la evolución de las importaciones bajo esta categoría a lo largo de los años.
- Analizar el impacto económico del método 4x4 en el comercio y la economía de Quito, identificando las principales ventajas y desafíos que presenta para los diferentes actores involucrados.

## **6. Marco Teórico y conceptual**

En este capítulo se desarrolla el marco teórico que sustenta la presente investigación sobre el "Análisis de las Importaciones por Courier Categoría B 4x4, Periodo 2021-2023. Caso Quito, Ecuador". Este apartado tiene como propósito establecer las bases conceptuales, teóricas para comprender los factores relacionados con las importaciones bajo la modalidad courier en la categoría B 4x4, un régimen que ha cobrado relevancia en el comercio internacional y la dinámica económica local de Quito en los últimos años.

## **6.1. Marco teórico**

### **6.1.1. Teoría de la ventaja comparativa**

Esta teoría, propuesta por David Ricardo en el año de 1772, se refiere a que los países tienen la posibilidad de maximizar sus beneficios al especializarse en la producción de mercancías en los que tienen menores costos de oportunidad en comparación con otras naciones. Este principio es aplicable tanto a consumidores como a los países a los consumidores y empresas que, en un mercado globalizado, pueden acceder a productos con precios competitivos y de calidad superior provenientes de diversas partes del mundo (Gallegos et al.,2023). En el contexto de Quito, las importaciones por courier categoría 4x4 son un ejemplo de cómo los consumidores aprovechan estas ventajas al adquirir productos que, debido a costos de producción más bajos en otros países, no podrían competir de manera efectiva en el mercado local.

### **6.1.2. Modelo Heckscher-Ohlin (H-O)**

Se basa en que las ventajas comparativas de un país a más de depender de su tecnología, como lo proponía Ricardo, también se refiere a la abundancia relativa de factores de producción. De acuerdo a ello, las economías tienden a especializarse y exportar bienes que requieran un uso intensivo de los factores de producción que poseen en mayor magnitud, mientras que importarán aquellos bienes que demanden factores que son escasos o costosos en su territorio (Dugiel, 2024).

Además, el modelo H-O resalta la función de las importaciones como una herramienta para equilibrar las diferencias entre las economías. En los países en vías de desarrollo, las importaciones ayudan a acceder a bienes de capital, tecnología avanzada y materias primas que no están disponibles localmente, fomentando la industrialización y la diversificación económica.

Sin embargo, este modelo también señala que el comercio internacional aumenta las desigualdades dentro de los países si las políticas comerciales no son gestionadas adecuadamente. La entrada de bienes importados puede desincentivar la producción local de bienes similares, especialmente en sectores donde la competencia es desfavorable debido a los altos costos locales de los factores de producción.

### **6.1.3. Teoría de la balanza de pagos**

De acuerdo a Davis (1978) esta teoría evalúa la relación entre los flujos de bienes, servicios y capital de un país con el resto del mundo, resaltando cómo un déficit o superávit en la balanza comercial podría tener implicaciones para la estabilidad económica. Un déficit que persiste con menores exportaciones que importaciones obliga a los países a realizar financiamientos de esta diferencia a través de la deuda o vendiendo sus activos, aumentando la vulnerabilidad frente problemas externos como el tipo de cambio o restricciones comerciales (Olongbela, 2023).

Este desequilibrio se deriva desincentivos a la inversión local, presiones inflacionarias, y, puede, llevar a crisis cambiarias o de deuda. Sin embargo, la teoría destaca que no todas las importaciones tienen un impacto negativo (Minenna, 2024). Un ejemplo de ello es la importación de bienes de capital, como maquinaria o tecnología avanzada, podría desarrollar la industrialización y aumentar la productividad, fortaleciendo la capacidad exportadora del país a largo plazo y contribuyendo al crecimiento económico sostenible.

### **6.1.4. Teoría del comercio internacional**

Es una teoría complementaria a la de la ventaja comparativa la cual explica sobre como las cadenas de suministro de bienes ayudan en las diferentes fases de producción en los países lo que optimiza sus tiempos y costos. Para las importaciones por Courier 4x4 son una guía directa ya que los bienes que se compran forman cadenas globales de distribución y producción lo que ayuda a llegada al consumidor final mediante plataformas electrónicas y sistemas automatizados (Riba, 2022).

### **6.1.5. Teoría de la dependencia económica**

Plantea que una economía excesivamente dependiente de las importaciones está expuesta a vulnerabilidades que pueden afectar negativamente su estabilidad económica y social. Una de estas, se relaciona a la fluctuación en los precios internacionales, que puede elevar los costos de bienes esenciales como alimentos, energía o materias primas, afectando a los sectores productivos y a los consumidores finales (Levy, 2020).

Además, las restricciones comerciales, como aranceles, cuotas o prohibiciones impuestas por los países exportadores, pueden limitar el acceso a bienes críticos y generar disrupciones en las cadenas de suministro locales. Esta dependencia disminuye la soberanía económica de los países, haciéndolos más susceptibles a presiones externas y limitando su capacidad de responder de manera autónoma a crisis globales o regionales. A largo plazo, la dependencia puede alargar déficits crónicos en la balanza comercial, lo que, si no es gestionado adecuadamente, puede llevar a una acumulación insostenible de deuda externa (Santos, 2021).

## **6.2. Marco conceptual**

### **6.2.1. Epistemología de las importaciones**

Tiene el propósito de ayudar al estudio de las importaciones desde un aspecto crítico al incluir parámetros económicos, normativos y sociales. Además, se orienta en la comprensión de como las prácticas de importación influyen en el desarrollo del conocimiento económico e interacción que ayudan en composición del comercio internacional. Aquí las importaciones son vistas como un proceso técnico en donde los bienes y servicios son intercambiados. (Gallegos, Carrión, Espinoza, & López, 2023).

En el ámbito de las importaciones, la epistemología plantea interrogantes sobre las fuentes de conocimiento utilizadas para regular y optimizar estas operaciones. Por ejemplo, en el caso de Ecuador, las importaciones por la categoría B 4x4 se sustentan en normativas aduaneras específicas que requieren un análisis crítico para entender su impacto en la economía nacional y en los patrones de consumo. Este análisis permite explorar cómo se genera, valida y aplica el conocimiento en la formulación de políticas comerciales y su efecto en la estructura productiva del país (Páez & Saud, 2019).

Desde una perspectiva aplicada, la epistemología de las importaciones también abarca la manera en que los actores involucrados empresas, consumidores, reguladores y académicos— construyen y comparten conocimiento sobre las prácticas de comercio internacional. Este intercambio de conocimiento implica evaluar las tendencias globales, como el auge del comercio electrónico y los servicios de courier, que han transformado las cadenas de suministro

y han generado nuevos desafíos regulatorios. La categoría B 4x4, que facilita la importación de paquetes de bajo valor, ejemplifica cómo las políticas comerciales responden a estas dinámicas globales (García, 2020).

Finalmente, la epistemología de las importaciones invita a reflexionar sobre las implicaciones éticas y culturales de estas prácticas. Las importaciones no solo satisfacen necesidades económicas inmediatas, sino que también influyen en la identidad cultural de las sociedades receptoras y en sus relaciones con los países exportadores. En este contexto, el conocimiento sobre las importaciones debe ser interdisciplinario, integrando economía, sociología, derecho y tecnología, para ofrecer una visión holística que permita diseñar estrategias más equitativas y sostenibles en el comercio internacional (Heredia, 2022).

#### **6.2.2. Marco legal de la categoría 4\*4**

En el periodo 2021 Ecuador realizó algunos cambios normativos en el régimen de las importaciones - Categoría B, conocida como 4x4, la cual se enfoca que las personas naturales puedan importar paquetes de hasta 4 kilogramos y con un valor máximo de USD 400, siempre que no tengan fines comerciales. Estas reformas buscaban adaptarse los cambios del comercio internacional y fueron impulsadas por el crecimiento del comercio electrónico, así como proteger la economía nacional frente a la competencia externa (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022).

Con fecha El 15 de junio de 2021, el Comité de Comercio Exterior (Comex) eliminó la tasa fija de USD 42 que se aplicaba a cada envío dentro de esta categoría. Esta medida se impuso con el propósito de disminuir los costos para los consumidores finales e impulsar el acceso a bienes importados por medio del comercio electrónico. La eliminación de esta tasa representó un alivio económico para los usuarios frecuentes de esta modalidad de importación e impulsó a volúmenes mayores de compras individuales a precios mejores y accesibles (Primicias, 2022). El 16 de mayo de 2022, el Comex estableció un límite anual de USD 1.600 en valor FOB (Free on Board) para las importaciones realizadas bajo la Categoría B, para controlar el volumen total de bienes importados por personas naturales. Este fue renovado automáticamente al inicio de cada año fiscal, es decir, el 1 de enero de cada año. La medida buscó evitar abusos en el uso de

esta modalidad y garantizar que los envíos mantuvieran su naturaleza no comercial (Primicias, 2022).

Adicionalmente, en noviembre de 2022, se incluyeron disposiciones complementarias que obligaban a los usuarios a registrar sus compras en plataformas aduaneras específicas antes de la recepción de los paquetes, lo que ayudó en el control más efectivo de los bienes ingresados al país y una fiscalización más rigurosa sobre los límites establecidos. Estas disposiciones ayudaron en la transparencia del sistema y e impulsaron la prevención de prácticas como la subvaloración de paquetes (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022)

A partir de febrero de 2023, se implementó un nuevo sistema de seguimiento en tiempo real para las importaciones por courier. Este sistema digital, desarrollado en colaboración con empresas de logística, ayuda a los usuarios y a las autoridades en el monitorear el estado de cada envío, desde su despacho en el país de origen hasta su entrega en Ecuador.

### **6.2.3. Economía en el periodo 2021-2023**

En el primer trimestre de 2021, la nueva ola de Covid-19 debido a la nueva sepa aumento el indicador de riesgo país y lo posicionó en 1201 generando incertidumbre. Mientras que, para junio se redujo ubicándose en 776 puntos, finalizando el año con un indicador de 768 puntos. Es necesario acotar que, en este año en el tercer trimestre Ecuador hizo una renegociación de la deuda con China, situación que impactó positivamente en el indicador (Banco Central del Ecuador, 2021).

Para el año 2022 el indicador se posicionó en 810 puntos en el primer trimestre, mientras que para junio se ubicó en 1165 puntos a razón del paro indígena en oposición al gobierno debido al aumento de la inseguridad, la canasta básica y combustibles, lo que generó una inestabilidad política e impactos en la economía. Para el tercer trimestre, el indicador subió a 1753 puntos debido a los rezagos que había generado este paro en la economía y la incertidumbre a nivel nacional. No obstante, el indicador mostró signos de contracción desde principios del mes de diciembre y finalizó el año ubicándose en 1250 puntos.

Para el año 2023, tras las manifestaciones del año 2022 y además los acontecimientos evidenciados en las cárceles del país afectaron al gobierno, posicionando al indicador en el

primer trimestre en 1917 puntos, Para el segundo trimestre, tras la declaración de muerte cruzada, disolución de la asamblea y la convocatoria a elecciones anticipadas el indicador fluctuó entre 1912 y 1906 hasta finales del mes de septiembre (CEPAL, 2023). Sin embargo, tras el cambio de gobierno en el mes de octubre, la ola de contextos de inseguridad en todo el país aumentó el indicador pensionándolo en 2055 puntos.

## **7. Marco metodológico**

### **7.1. Tipo de investigación**

Se refiere a la clasificación de la metodología que tiene el propósito de guiar el desarrollo del estudio, definiendo su objetivo, enfoque y alcance. Esta determina cómo se abordará el problema de investigación, el tipo de datos que se recopilarán y como se los analizará para alcanzar los objetivos de investigación. Entre los principales tipos de investigación se destaca básica, aplicada, descriptiva, exploratoria, explicativa, proyectiva (Arias, 2021).

Para este estudio el tipo de investigación descriptiva, en donde se refiere al análisis y detalle del estado actual de la gestión de datos y los procesos. Además, se realizará la caracterización del sector y sus principales componentes.

### **7.2. Diseño de investigación**

Se refiere a la planificación estructurada y lógica que tiene el propósito de guiar el proceso de recolección, análisis e interpretación de datos en un estudio, con el fin de responder a las preguntas de investigación y con ello alcanzar los objetivos planteados. Este diseño particular cómo se desarrollará en el estudio, incluyendo el tipo de datos necesarios, los métodos de obtención, las técnicas de análisis y el enfoque del tiempo de trabajo (Hernández, 2023).

Para el presente estudio se establece un diseño no experimental pues no existe la manipulación de variables de forma directa, más bien se analiza la situación actual del sector el comportamiento de las importaciones por courier categoría b 4x4, periodo 2021-2023, caso Quito Ecuador para identificar brechas y oportunidades. Además, se evaluará desde un enfoque teórico y práctico, sin invertir inicialmente en los procesos. El corte de la información se la realizará en un periodo del 2021-2023 por lo tanto es transversal.

### **7.3. Variables**

Las variables ayudan a operacionalizar el problema de investigación, es decir, pasar los conceptos abstractos en parámetros que se puedan medir. Esto hace que el diseño del estudio, la recopilación de datos y el análisis de los resultados sea más fácil y responda a las preguntas de investigación y la contrastación hipótesis (Villanueva, 2022).

Por un lado, se encuentra la variable independiente la cual el investigador la manipula o controla para observar su efecto en la otra variable, además representa la causa o el factor que se cree influye en los resultados. Para este caso la variable independiente las importaciones por Courier categoría B 4x4.

Por su parte la variable dependiente es aquella que es observada y mide con el fin de evaluar el impacto de la variable independiente. Además, representa el efecto o resultado de interacción con la variable independientes (Villanueva, 2022). Para el caso de este documento la variable dependiente el análisis de tendencia y las importaciones en Quito en el periodo 2021-2023.

#### 7.4. Población y muestra

La población se define como el conjunto total de elementos que comparten una o más características en común y que son el propósito de estudio de la investigación (Arias 2021). La población de estudio en el proyecto corresponde a los Courier de la ciudad de Quito que se encuentran activos, estos son 40. La muestra es una parte representativa de la población que poseen las mismas características. Esta investigación utilizará el método de muestreo probabilístico aleatorio en el cual de acuerdo a Velázquez (2023) cada individuo de la población tiene la misma probabilidad de ser seleccionado. Para calcular la muestra, se establecerá la fórmula de poblaciones finitas ya que se conoce el tamaño exacto de la población. A continuación, se presenta la fórmula:

$$n = \frac{N * p * q * Z^2}{p * q * Z^2 + E^2(N - 1)}$$

Donde:

**n:** Tamaño de la muestra.

**Z:** Valor z correspondiente al nivel de confianza

**p:** Proporción estimada de la característica en la población

**q:** 1 - p

**e:** Margen de error

**N:** población

$$n = \frac{40 * 0,5 * 0,5 * 1,96^2}{0,5 * 0,5 * 1,96^2 + 0,05^2(40 - 1)}$$

$$n = 36$$

Con lo mencionado se establece una muestra de 36 courier.

### **7.5. Técnicas e instrumentos de investigación**

En el presente documento se aplicará la técnica del análisis estadístico para determinar valores máximos, mínimos, el valor medio y la desviación estándar, posteriormente se realizará un análisis temporal para identificar patrones y tendencias en el tiempo es decir en el año 2022 y 2023. Luego se identificará el crecimiento de las importaciones sobre el Courier B 4\*4.

Por otro lado, se aplicará la técnica de encuestas con preguntas estructuradas para los dueños de los courier con el fin de conocer sus criterios sobre las importaciones 4\*4 y con ello identificar los principales aspectos y criterios de estos.

## 8. Interpretación de resultados

En este apartado se desarrolla los principales resultados obtenidos al aplicar el análisis estadístico a la base de importaciones de Courier del año 2022-2023:

### 8.1. Análisis descriptivo

A partir de los datos proporcionados, se realiza un análisis comparativo de las importaciones de la categoría B 4x4 durante los años 2022 y 2023. El propósito es evaluar el comportamiento de las cifras a través de indicadores estadísticos clave como los valores máximos, mínimos, mediana, promedio y desviación estándar, permitiendo identificar tendencias y variaciones significativas en este período:

**Tabla 1**

*Estadísticas descriptivas de las importaciones de la categoría B 4x4 durante los años 2022 y 2023*

<b>Estadísticas</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Máximo	22.528.255	25.497.813	33.084.526
Mínimo	4.478.927	15.526.693	18.250.316
Mediana	11.620.593	18.379.934	21.309.378
Promedio	12.974.300	18.609.483	23.072.310
Desviación	4.763.532	2.584.301	4.520.190

*Nota. Tomado de la base de importaciones de Courier 2022-2023*

En la tabla 1, se observa que el valor máximo de importaciones en 2023 alcanzó los \$33.084.526, superando en \$7.586.713 al valor máximo de 2022 que fue de \$25.497.813 y del \$22.528.255 del 2021. Este comportamiento representa un crecimiento del 29.75%, lo que indica un mayor flujo de importaciones y una demanda creciente por este tipo de servicio en el período analizado. El aumento en el extremo superior resalta una expansión en los envíos que tienen más volumen o de mayor valor.

El valor mínimo también mostró un crecimiento importante, pasando de \$4.478.927 en 2021, \$15.526.693 en 2022 a \$18.250.316 en 2023, equivaliendo a un incremento de 17.54%. Aunque

el incremento es menor en comparación con los valores máximos, esta variación indica que las importaciones más bajas también evidenciaron un aumento, aunque en menor proporción lo que implica una estabilidad en el aumento general del mercado, donde incluso los envíos de menor valor o volumen han crecido.

La mediana, que representa el punto central de la distribución de los datos, pasó de \$11.620.593 en 2021 a \$18.379.934 en 2022 y \$21.309.378 en 2023, con un incremento de 15.93%. El promedio de las importaciones pasó de \$12.974.300 en 2021, \$18.609.483 en 2022 a \$23.072.310 en 2023, lo que equivale a un crecimiento de 23.98%. Este resultado destaca que en general, el volumen y valor promedio de las importaciones durante el 2023 superaron de manera alta los niveles registrados en el año anterior, consolidando la tendencia positiva en el sector de courier 4\*4.

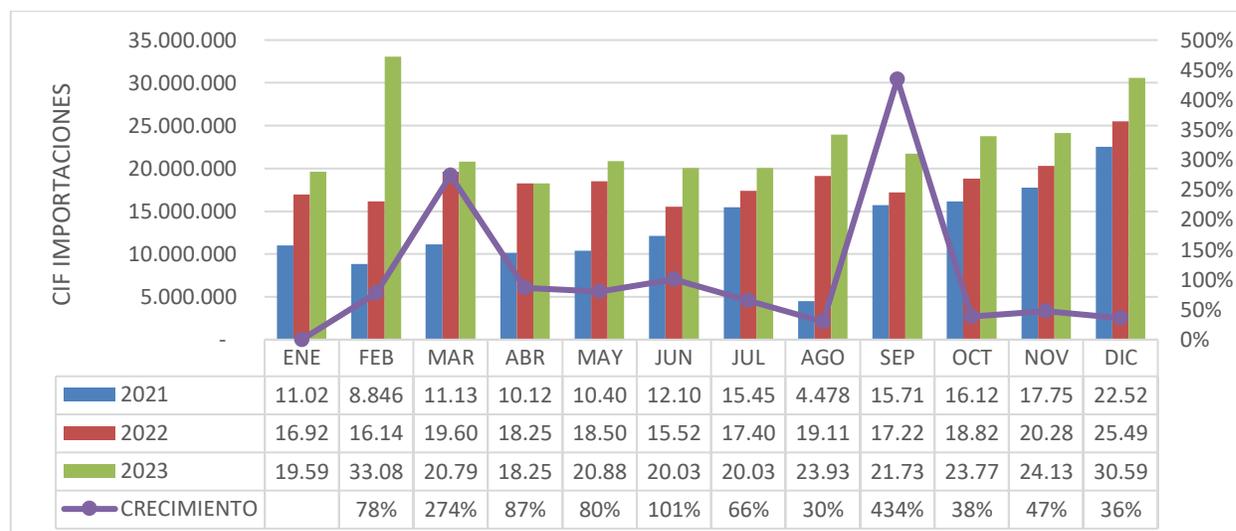
Sin embargo, uno de los hallazgos más importantes es el desempeño de la desviación estándar, que en el año 2021 fue de \$4.763.532 y que casi se duplicó posteriormente, pasando de \$2.584.301 en 2022 a \$4.520.190 en 2023, con un incremento de \$1.935.889. Esto refleja una mayor variabilidad en los datos del 2023, indicando que las cifras de importación presentaron fluctuaciones más significativas, como efecto a factores externos como políticas comerciales, cambios en la demanda estacional o variaciones en las condiciones económicas.

## **8.2. Análisis de tendencias**

El análisis de las importaciones para el período 2021-2023 evidenció variaciones a nivel mensual y un claro crecimiento general anual. A continuación, se presenta un desglose detallado de las tendencias en la figura 1:

**Figura 1**

*Análisis de tendencias de las importaciones de Courier en el periodo 2022-2023*



*Nota. Tomado de la base de importaciones de Courier 2022-2023*

### **8.2.1. Tendencia anual**

De acuerdo a la figura 1, al comparar los años 2021 y 2023, las importaciones mostraron un aumento global positivo. En el año 2021, las importaciones registraron valores mayores en los meses de noviembre y diciembre, mientras que para el 2022, los niveles de importación más altos se registraron en el mes de diciembre con USD 25.497.813, mientras que, en 2023 el mismo mes alcanzó un monto máximo de USD 30.597.376. Este incremento evidencia una variación anual positiva del 26.76%. En términos globales, el año 2023 supera consistentemente a las importaciones que se realizaron en el año 2022 y más aún en el año 2022, en la mayoría de los meses, indicando una expansión sostenida en las importaciones bajo esta categoría. Este aumento puede atribuirse a elementos como una mayor demanda del servicio de courier, incentivos económicos o cambios en las políticas de importación.

### **8.2.2. Tendencia mensual**

Las importaciones de courier categoría b 4\*4 en el periodo 2021-2023 mientras un comportamiento variable con un crecimiento sostenido, destacando ciertos picos importantes a lo largo del año. En enero las importaciones crecieron al pasar de \$ 11.024.374 en el año 2021,

\$16.924.029 en el 2022 a \$ 19.595538 en el año 2023, empezando con inicio positivo, sin embargo, para el mes de febrero tuvieron un impulso del 78%, probablemente como efecto de una demanda puntual o factores estacionales como promociones o logística.

Para marzo se presentó un comportamiento también creciente, de 3,40%, mientras que en abril el desempeño fue menor al disminuir en -9,43% lo que sugiere un desempeño moderado en el segundo trimestre. Posteriormente en mayo hubo una recuperación con un crecimiento del 6,20% y en junio una ligera reducción del -1,45% sin embargo mostraron las cifras una ligera estabilidad.

Para el segundo semestre del año el mes de julio representó un mes de crecimiento al aumentar en 13,26%, mientras que en agosto se observó un decrecimiento del 13,92% seguido de una expansión significativa del 77,29%. A partir de octubre, las importaciones retomaron una senda de recuperación con un aumento del 7,08% y en noviembre mostró una estabilidad con un crecimiento leve del 6,45%. Finalmente, en diciembre se consolidó un segundo pico importante del 26,46% y posicionándose como uno de los meses de mayor demanda.

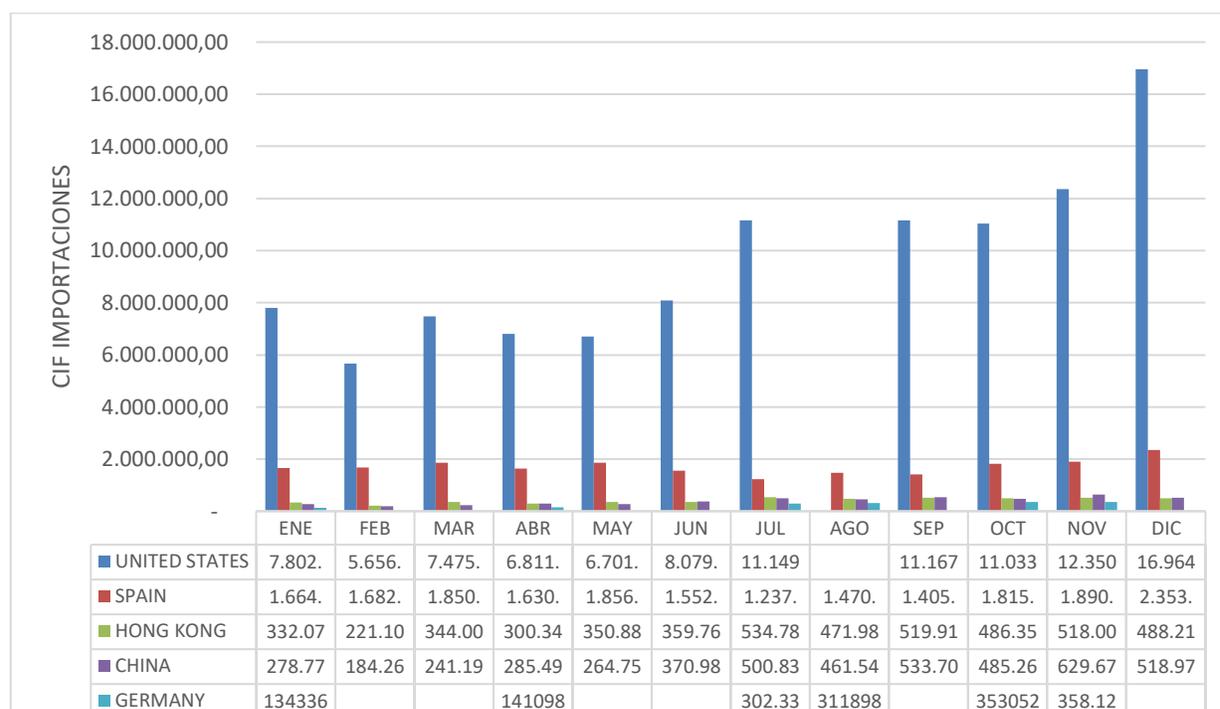
### **8.3. Análisis de montos importados por país**

#### **8.3.1. Análisis del año 2021**

Es importante establecer el análisis del país de origen de las importaciones de courier categoría b 4\*4. A continuación, en la figura 2 se presenta los países de origen de mayor importación:

**Figura 2**

*Análisis de las importaciones de Courier en el periodo 2021-2023 por país de origen*



*Nota. Tomado de la base de importaciones de Courier 2022-2023*

El análisis de las importaciones por país de origen revela que los Estados Unidos es el principal socio comercial en la categoría B 4x4 con cifras mayores a los demás países. Durante todo el periodo, las importaciones provenientes de Estados Unidos muestran una tendencia estable, con valores que oscilan entre \$5.656.715, en febrero y un pico significativo en diciembre, alcanzando \$ 16.964.365, el valor más alto registrado.

Lo anterior representa una concentración significativa en productos importados de Estados Unidos, debido a algunos aspectos como la logística, la presencia o las marcas. En contraste, aunque países como España y Hong Kong también son considerados países de importación constantes para los consumidores ecuatorianos, mostrando picos en los meses de diciembre (\$2.353.751 para España) y en meses puntuales para Hong Kong (\$ 488.214 en diciembre).

China y Alemania reflejan montos de exportación más bajos, evidenciando una participación más menor en la categoría analizada. China, por un lado, destaca un aumento moderado en participaciones más variables y reducidas con valores entre \$17278.774 en enero y \$ 518.972 en mayo. En general, el análisis indica una significativa concentración de las participaciones en USA, segundo de una participación secundaria de España, Hong Kong, mientras que China y Alemania muestran menores representaciones.

### 8.3.2. Análisis del año 2022

Es importante establecer el análisis del país de origen de las importaciones de courier categoría b 4\*4. A continuación, en la figura 2 se presenta los países de origen de mayor importación:

#### Figura 3

*Análisis de las importaciones de Courier en el periodo 2022-2023 por país de origen*



*Nota. Tomado de la base de importaciones de Courier 2022-2023*

El análisis de las importaciones por país de origen revela que los Estados Unidos es el principal socio comercial en la categoría B 4x4 con cifras que superan ampliamente a los demás países.

Durante todo el periodo, las importaciones provenientes de Estados Unidos muestran una tendencia estable, con valores que oscilan entre USD 11.424.630, en febrero y un pico significativo en diciembre, alcanzando USD 20.080.490 USD, el valor más alto registrado.

Esto representa una concentración considerable en las importaciones de este país, lo que se debe a la preferencia por productos estadounidenses, la eficiencia logística o acuerdos comerciales que facilitan. En contraste, aunque países como España y Hong Kong presentan cifras mucho menores muestran una estabilidad relativa con picos moderados en noviembre (1.675.932 USD para España) y en meses puntuales para Hong Kong (440.262 USD en noviembre).

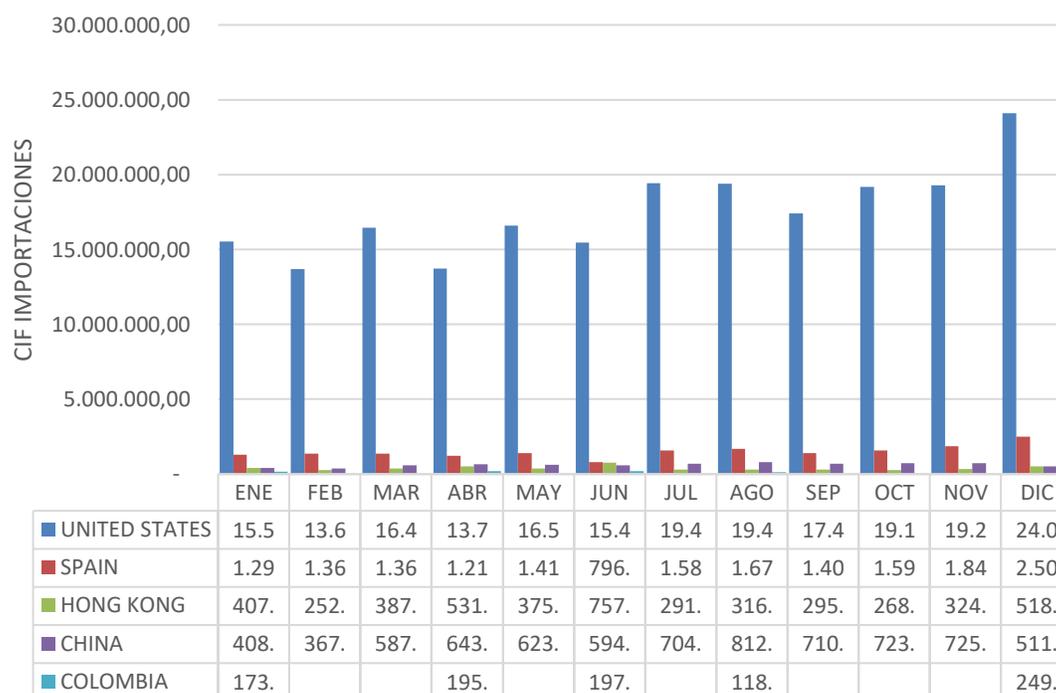
China y Colombia reflejan montos de exportación menores, lo que evidencia una participación más baja en la categoría analizada. China, por un lado, destaca un aumento moderado en participaciones más variables y reducidas con valores entre USD 175.093 en enero y USD 258.214 en mayo. En general, el análisis indica una significativa concentración de las participaciones en USA, segundo de una participación secundaria de España, Hong Kong, mientras que China y Colombia tienen una representación marginal. Esta distribución indica que la demanda de bienes importados en esta categoría depende en gran medida de un solo país.

### **8.3.3. Análisis del año 2023**

A continuación, en la figura 3 se presenta los países de origen de mayor importación:

**Figura 4**

*Análisis de las importaciones de Courier en el periodo 2022-2023 por país de origen*



*Nota. Tomado de la base de importaciones de Courier 2022-2023*

Para el año 2023, las importaciones por país de origen muestran que Estados Unidos continúa siendo el principal proveedor en la categoría B 4x4, con cifras superiores a las de otros países, registrando un comportamiento estable con valores que fluctuaron entre USD 13.689.650 en febrero y un máximo de USD 24.096.590 USD en diciembre, consolidando este mes como el de mayor actividad.

Por otro lado, España, Hong Kong, China y Colombia registran importaciones más moderadas, aunque con variaciones más altas. España posee el segundo lugar con un crecimiento notable en diciembre USD 2.506.914, siendo el valor más alto del año, lo que podría relacionarse con demanda estacional o bienes específicos. Por su parte, Hong Kong mostró un repunte en diciembre, alcanzando USD 518.321, mientras que China presentó picos destacados en junio

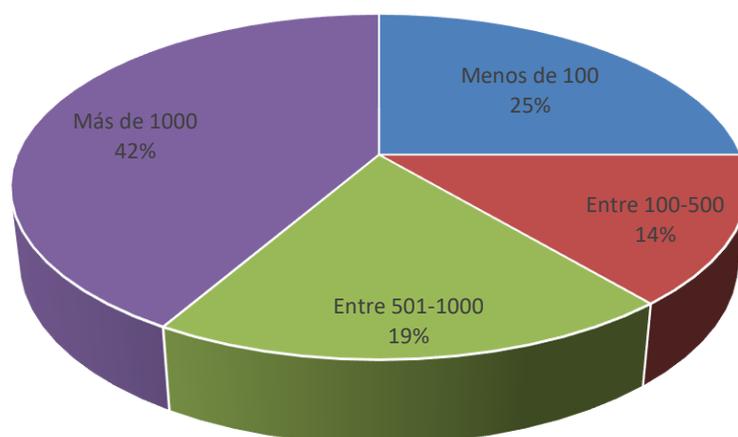
USD 594.818 y agosto USD 812.059, evidenciando una actividad más irregular pero relevante. Finalmente, Colombia mantiene cifras marginales con su mejor desempeño en diciembre USD 249.805.

#### 8.4. Análisis de resultados de la encuesta

En este apartado se desarrolla el análisis de los resultados de la encuesta realizada a los Courier de Quito:

##### Figura 5

*¿Cuántos envíos bajo la categoría 4x4 maneja su empresa en promedio al mes?*

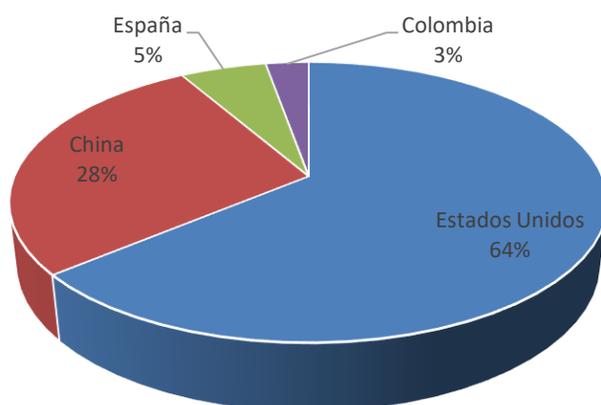


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar cuantos envíos bajo la categoría 4x4 maneja su empresa en promedio al mes el 42% mencionó que más de 1000. El 25% menos que 100, el 19% respondieron que entre 501-1000 y el 14% entre 100-500. Por lo tanto, se observa que la mayor cantidad de encuestados hacen más de 1000 envíos.

**Figura 6**

*¿Desde qué países recibe mayor cantidad de paquetes en la categoría 4x4?*

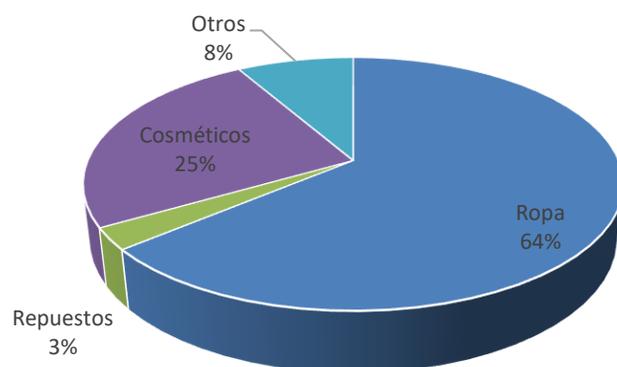


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar desde qué países reciben mayor cantidad de paquetes en la categoría 4x4, los encuestados respondieron que el 64% proviene de EEUU, el 28% de China, el 5% de España y el 3% de Colombia. Por lo tanto, se observa que la mayor cantidad de encuestados traen envíos de USA.

**Figura 7**

*¿Qué tipo de productos se importan con mayor frecuencia a través de su servicio bajo la categoría 4x4?*

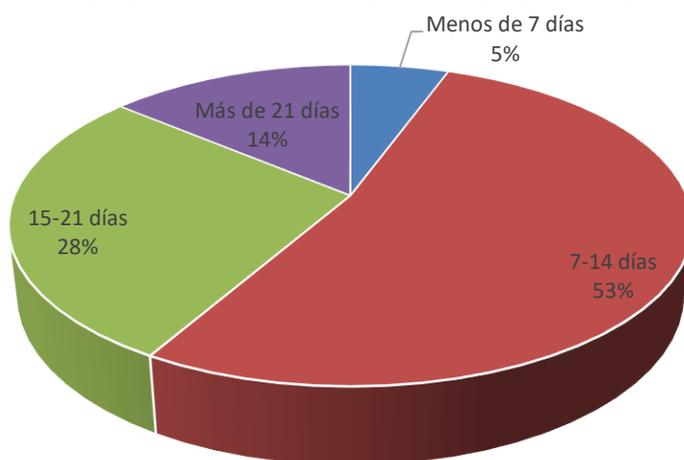


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar tipo de productos se importan con mayor frecuencia a través de su servicio bajo la categoría 4x4, los encuestados respondieron que el 64% ropa, el 25% cosméticos, el 8% otros y el 3% repuestos. Por lo tanto, se observa que la mayor cantidad de encuestados traen ropa.

### Figura 8

¿Cuál es el tiempo promedio de entrega de un paquete importado bajo la categoría 4x4?

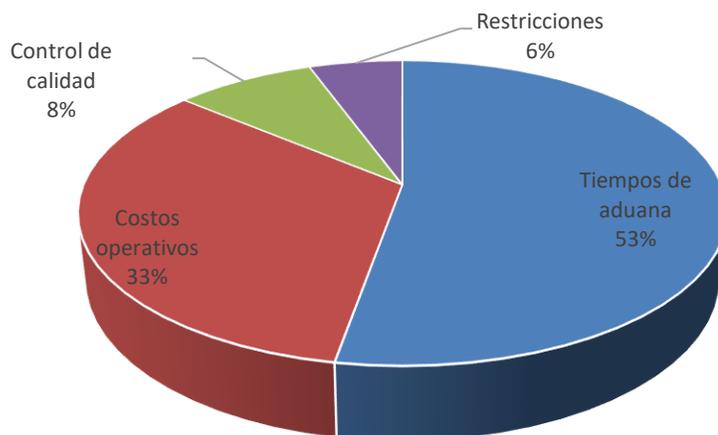


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar el tiempo promedio de entrega de un paquete importado bajo la categoría 4x4, los encuestados respondieron entre 7-14 días el 53%, de 15-21 días con el 28%, más del 21 días el 14% y menos de 7 días el 5%. Por lo tanto, se observa que gran parte tiene un promedio de entrega entre 7 y 14 días.

**Figura 9**

*¿Cuál es el principal reto logístico que enfrenta en el manejo de importaciones bajo la categoría 4x4?*

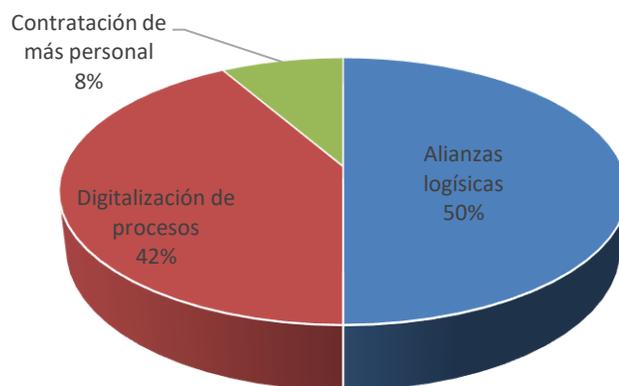


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar el principal reto logístico que enfrenta en el manejo de importaciones bajo la categoría 4x4, los encuestados respondieron que los tiempos de aduana son el 53%, los costos operativos el 33%, el control de calidad es de 8% y restricciones el 6%. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados tiene como retos logísticos son los tiempos de aduana.

**Figura 10**

*¿Qué medidas ha implementado para mejorar la eficiencia en la entrega de paquetes 4x4?*

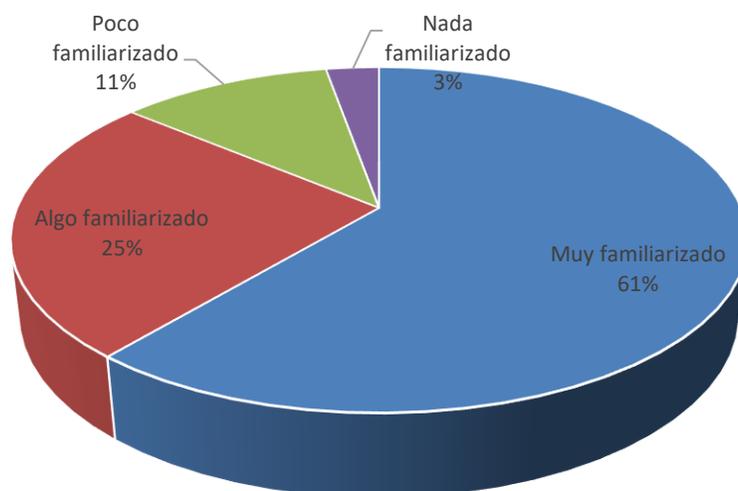


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar las medidas que han implementado para mejorar la eficiencia en la entrega de paquetes 4x4, los encuestados respondieron que las alianzas logísticas el 50%, la digitalización de procesos 42%, contratación de más personal 8%. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados ha implementado alianzas logísticas para mejorar la eficiencia en la entrega de paquetes.

### Figura 11

*¿Qué tan familiarizada está su empresa con las regulaciones vigentes de importación categoría 4x4 en Ecuador?*

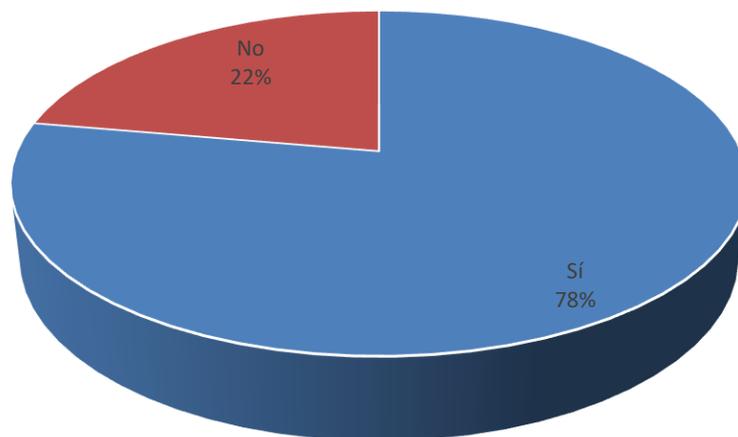


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar la familiaridad de la empresa con las regulaciones vigentes de importación categoría 4x4 en Ecuador, el 61% respondieron estar muy familiarizado, el 25% algo familiarizado, el 11% poco familiarizado y el 3% nada familiarizado. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados se encuentra familiarizado con las regulaciones vigentes de importación categoría 4x4.

**Figura 12**

*¿Ha experimentado demoras o problemas en la aduana debido a cambios en la normativa de importaciones 4x4?*

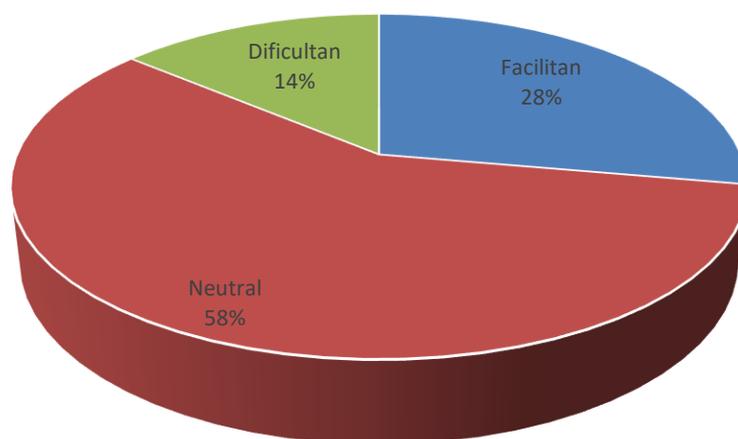


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar si las empresas han experimentado demoras o problemas en aduana debido a cambios en la normativa de importaciones 4x4, el 78% respondieron que sí, el 22% respondieron que no. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados respondieron que sí han experimentado demoras o problemas.

**Figura 13**

*¿Considera que las regulaciones actuales facilitan o dificultan el comercio en la categoría 4x4?*

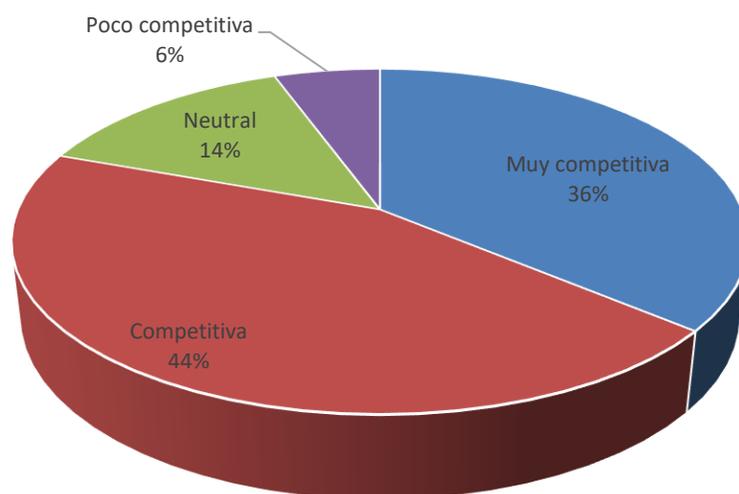


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar si las empresas consideran que las regulaciones actuales facilitan o dificultan el comercio en la categoría 4x4, el 58% fueron neutrales, el 28% facilitan y el 14% dificultan. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados respondieron que neutral.

**Figura 14**

*¿Cómo califica la competitividad de su empresa en comparación con otros Couriers en la categoría 4x4?*

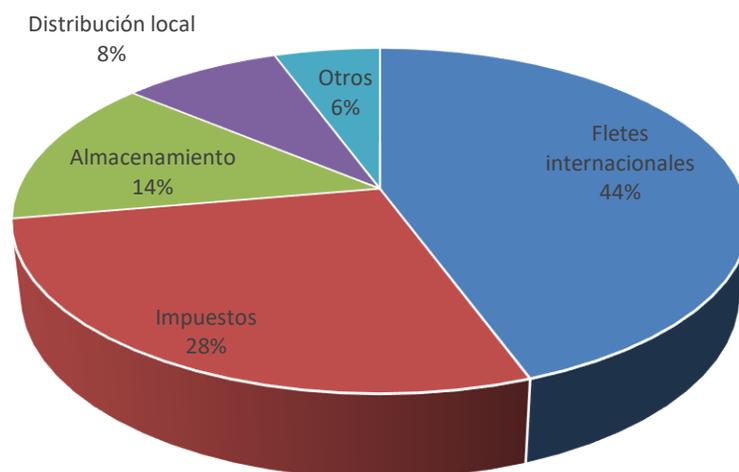


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar los encuestados califican la competitividad de su empresa en comparación con otros Couriers en la categoría 4x4, el 44% dijeron la competencia, el 36% muy competitiva y el 14% neutral y el 6% poco competitiva. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados respondieron que la califican la competitividad de la empresa con otros Courier competitiva.

**Figura 15**

*¿Cuáles son los costos más representativos en el proceso de importación 4x4?*

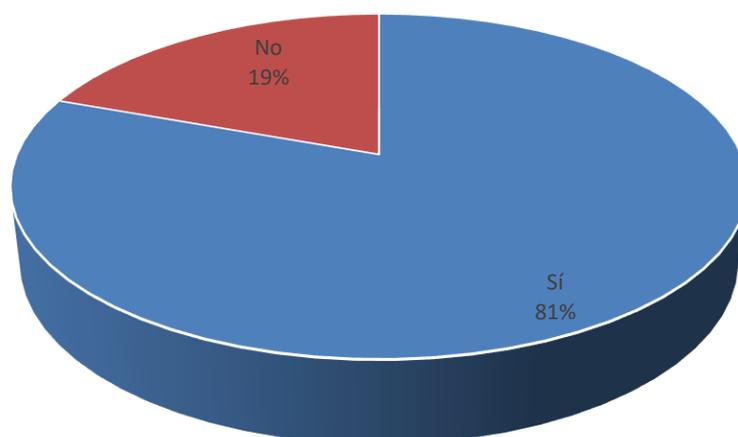


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar a los encuestados sobre los costos más representativos en el proceso de importación 4x4, el 44% mencionaron que los fletes internacionales, el 28% lo impuestos, el 14% el almacenamiento, el 8% la distribución local y el 6% otros. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados respondieron los mayores costos son los fletes internacionales.

**Figura 16**

*¿Ha tenido que ajustar tarifas debido a cambios en costos operativos o regulaciones en el periodo 2021-2023?*

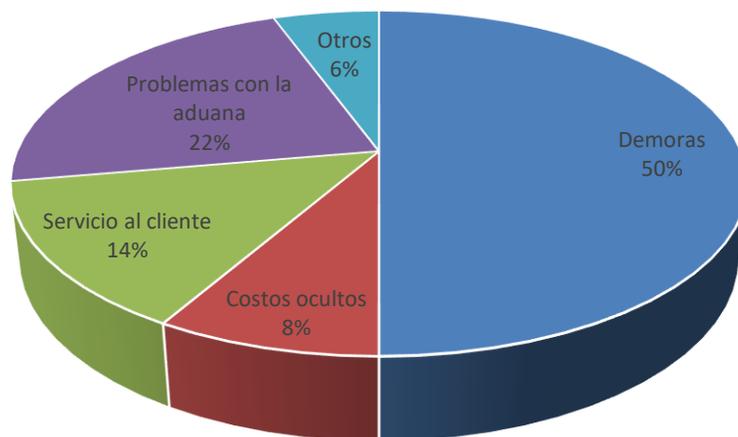


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar a los encuestados sobre si han tenido que ajustar tarifas debido a cambios en costos operativos o regulaciones en el periodo 2021-2023, el 81% mencionaron que sí, y el 19% dijeron que no. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados ajustaron sus tarifas en el periodo 2021-2023.

**Figura 17**

*¿Cuáles son las principales quejas de los clientes en relación con las importaciones bajo la categoría 4x4?*

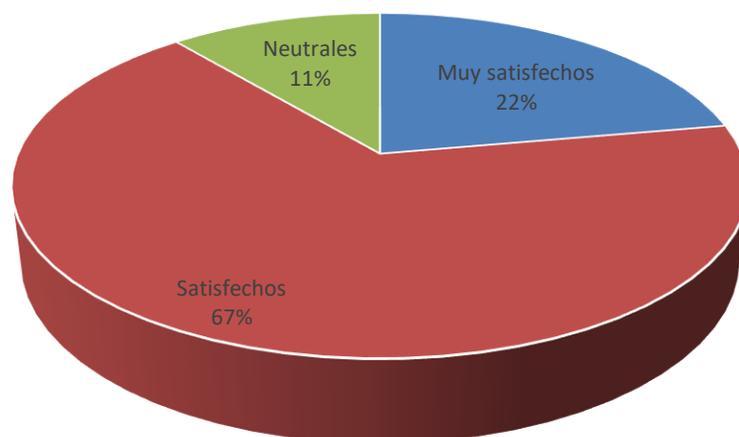


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar a los encuestados sobre las principales quejas de los clientes en relación con las importaciones bajo la categoría 4x4, el 50% mencionaron que las demoras, el 14% el servicio al cliente, el 22% problemas con la aduana, el 8% costos ocultos y el 6% otros. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados presenta como queja principal las demoras.

**Figura 18**

*¿Cómo califica la satisfacción general de sus clientes con el servicio de importaciones 4x4?*

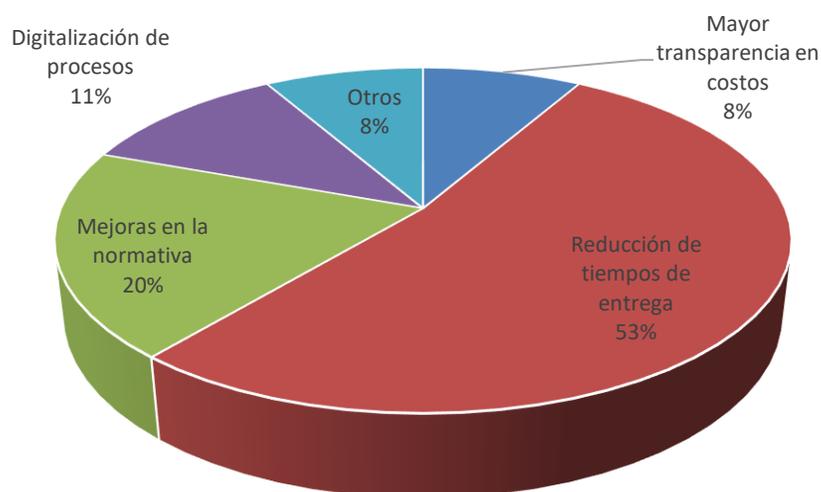


**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar a los encuestados sobre cómo califica la satisfacción general de sus clientes con el servicio de importaciones 4x4, 67% está satisfecho, el 22% muy satisfecho y para el 11% es neutral. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados tienen clientes satisfechos con su servicio.

**Figura 19**

*¿Qué mejoras considera necesarias para optimizar el servicio de importación bajo la categoría 4x4 en Ecuador?*



**Nota.** Tomado de la encuesta realizada

Al analizar a los encuestados sobre qué mejoras considera necesarias para optimizar el servicio de importación bajo la categoría 4x4 en Ecuador, 53% respondió la reducción de tiempos de entrega, el 20% las mejoras en la normativa, el 11% la digitalización de procesos, el 8% mayor transparencia en costos y el 8% otros. Por lo tanto, se observa que gran parte de los encuestados sienten una reducción de tiempos en las entregas.

### **8.5. Discusión de resultados**

La encuesta realizada a los Courier de Quito ayudó a identificar algunos patrones, en donde se evidenció que la mayoría de los encuestados manejan un alto volumen de envíos mensuales, principalmente provenientes de Estados Unidos y de China. En cuanto a los productos importados, se destaca la preferencia por ropa, seguida de cosméticos y repuestos, lo que indica una demanda constante de bienes de consumo personal en este segmento de comercio

internacional. Además, se identificó que los tiempos de entrega oscilan mayormente entre 7-14 días es decir una eficiencia moderada en los procesos logísticos.

En términos operativos, los principales retos están dados por los tiempos de la aduana y los costos operativos, lo que indica la necesidad de estrategias de digitalización en los trámites para disminuir los gastos asociados a la importación. Para contrarrestar esto, la mayoría de los Courier han implementado alianzas logísticas con el fin de mejorar la eficiencia en la entrega de paquetes. También se observó que la mayoría de los encuestados están familiarizados con las regulaciones vigentes, aunque un gran porcentaje han experimentado problemas aduaneros debido a los cambios normativos.

Por otro lado, las empresas han tenido que realizar ajustes en las tarifas como respuesta a cambios de costos operativos y regulaciones en los últimos años, impactando en la percepción de competitividad del sector. La satisfacción general de estos clientes con el servicio es alta, aunque existen quejas relacionadas con las demoras y problemas aduaneros. En este sentido, las mejoras más demandadas por los Courier incluye la reducción de tiempos de entrega y la optimización de la normativa vigente.

## **9. Conclusiones y recomendaciones**

### **9.1. Conclusiones**

Se examinó la contextualización del método 4x4 y su implementación en el marco de las políticas comerciales y arancelarias vigentes, identificando los principales factores políticos y legales que han influido en su desarrollo. Si bien el régimen facilitó el acceso a bienes importados y contribuyó a la dinamización del comercio electrónico, también planteó retos para la industria local y la sostenibilidad del comercio exterior. La implementación de medidas de control y fiscalización por parte de Comex y la aduana fueron importantes para garantizar un uso adecuado del método y mitigar sus posibles efectos negativos

Se evaluó las reformas recientes al sistema 4x4, especialmente en la categoría B, y su efecto en las dinámicas de importación, considerando la evolución de las importaciones bajo esta categoría a lo largo de los años. Dentro de ellos se resalta que las reformas implementadas demostraron ser adecuadas para varios de los Courier encuestados. Entre estas se encontraron el establecimiento del límite anual USD 1600 valor FOB, la eliminación de la tasa fija de USD 42 y la implementación de un sistema de seguimiento que es en tiempo real. Estas, han impulsado el crecimiento del comercio electrónico en la zona lo que facilitó a que exista un acceso mayor a bienes importados y ofreciendo ventajas para los consumidores en costos y variedad.

Al analizar el impacto económico del método 4x4 en el comercio y la economía de Quito, los resultados mostraron que la mayoría de los Courier han implementado alianzas logísticas con el fin de mejorar la eficiencia en la entrega de paquetes. También se observó que la mayoría de los Courier están familiarizados con las regulaciones vigentes, aunque un gran porcentaje han experimentado problemas aduaneros debido a los cambios normativos. Además, se evidenció que existe una satisfacción general de estos clientes con el servicio ya que es alto, aunque existen quejas relacionadas con las demoras y problemas aduaneros. En este sentido, las mejoras más demandadas por los Courier incluye la reducción de tiempos de entrega y la optimización de la normativa vigente

## 9.2. Recomendaciones

Con el fin de mantener y fortalecer el método 4x4 es necesario que se implemente un enfoque global combinando tanto las políticas de incentivos a la producción de Quito como las medidas de control mayores en el uso del régimen. Eso podría lograrse mediante la creación de programas que fomenten la competitividad de las pequeñas y medianas empresas locales, así como el desarrollo de alianzas público-privadas para mejorar la eficiencia logística y reducir los costos de producción interna. Además, se sugiere evaluar periódicamente el impacto del régimen 4x4 a través de indicadores económicos, asegurando que las reformas normativas futuras son orientadas a mantener un equilibrio entre el acceso a bienes importados y la protección del mercado nacional.

Para maximizar los beneficios y mitigar los riesgos derivados de las reformas recientes al sistema 4x4 se recomienda implementar una estrategia técnica integral que incluya el fortalecimiento de la producción local mediante incentivos fiscales y crediticios. También es necesario optimizar el control aduanero a través del uso de tecnologías avanzadas como blockchain y big data, garantizando una trazabilidad eficiente y transparente de las importaciones. Asimismo, es necesario la promoción de la diversificación de proveedores internacionales mediante nuevos acuerdos comerciales que reduzcan la dependencia de un solo mercado y aseguren un equilibrio entre el acceso a bienes importados y la protección del mercado interno.

Para potenciar el impacto positivo del método 4x4 en el comercio y la economía de Quito, es necesario el diseño de estrategias en la creación de incentivos que fortalezcan el sector logístico local y promuevan la formalización de nuevos programas de capacitación para los actores del sector, con mejores prácticas operativas que incentiven la producción local de bienes complementarios importados, equilibrando así el crecimiento del consumo con el desarrollo del mercado interno.

## Referencias bibliográficas

- Arias, J. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. EIRL. Obtenido de <https://repositorio.concytec.gob.pe/bitstreams/d639e3b5-07c8-adff-60ab-41749744d22f/download>
- Avellan, D., & Zenk, A. (2020). *CRECIMIENTO USO DE MEDIOS DIGITALES POST PANDEMIA EN*. Repositorio uees. Obtenido de <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/3523/1/Avellan%20Hern%C3%A1ndez%20Dom%C3%A9nica.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2021). *Rendición de cuentas 2021*. Quito: BCE. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/rendicion-de-cuentas>
- Cardoso, E., Facchini, E., & Ferreira, P. (2023). Comércio exterior e crescimento econômico: Uma análise do impacto do desenvolvimento. *International Seven Multidisciplinary Journal*, 2(6), 1450-1471. Obtenido de <https://sevenpublicacoes.com.br/ISJM/article/view/3135/6087>
- CEPAL. (23 de abril de 2023). Nuevas proyecciones económicas. *Economías de América Latina y el Caribe crecerán 1,2% en 2023 en un contexto de crecientes incertidumbres*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/comunicados/economias-america-latina-caribe-creceran-12-2023-un-contexto-crecientes-incertidumbres>
- Criollo, J. (2022). Análisis de las reformas al sistema de importación courier, categoría 4x4 en el. *Yura*, 1(1), 57-77. Obtenido de <https://yura.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2022/07/31.4-Analisis-de-las-reformas-al-sistema-de-importacion-courier-categoria-4x4-en-el-comercio-exterior-ecuatoriano-periodo-2010-al-2020-.pdf>
- Dugiel, W. (2024). The Economic Role of Technology in International Trade: Theory and Practice in the Trade War. *51*(21), 203-223. Obtenido de <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=1266086>
- Ffrench, R. (1978). TEORÍA DE LA BALANZA DE PAGOS: ENFOQUES MONETARISTAS Y ESTRUCTURALES. *El Trimestre Económico*, 45(180), 903-932. Obtenido de [https://www.jstor.org/stable/20856715?casa\\_token=Bt9O1rZEN7IAAAAA%3AAlaN-](https://www.jstor.org/stable/20856715?casa_token=Bt9O1rZEN7IAAAAA%3AAlaN-)

- RI-TbBMfpjzxIDkW5n0AAF3VUVHQ6JrpC-  
YT2H\_dif7hgqi\_gXQJKmMpqDsHw7Bce9\_\_S496-  
ImQpC\_g51V6Z21Yep1n6cMpHBd8vmnRWsY2qsYs&seq=1
- Gallegos, M., Carrión, R., Espinoza, L., & López, C. (2023). Exportaciones e importaciones y su impacto en la balanza comercial del Ecuador. *593 Digital Publisher CEIT*, 8(2).  
Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9124231>
- García, D. (2020). *Análisis de las reformas al sistema de importación mensajería acelerada o Courier categoría 4x4 y su impacto financiero en el sector textil periodo 2014 - 2018*. Repositorio uteg. Obtenido de <http://204.199.82.243:8080/handle/123456789/1230>
- Heredia, D. (2022). El comercio electrónico y su perspectiva en el mercado ecuatoriano. *Com Humanitas*, 12(1), 1-33. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8517517.pdf>
- Hernández, M. (2023). *Metodología-de-la-investigación*. Madrid: ESIC. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/668733410/Metodologia-de-la-investigacion-Hernandez-y-Mendoza-2023>
- INEC. (2022). *Censo Ecuador 2022*. Quito: INEC. Obtenido de <https://www.censoecuador.gob.ec/>
- Jung, J. (2022). *Impacto del COVID-19 en la digitalización de América Latina*. CEPAL. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48486-impacto-covid-19-la-digitalizacion-america-latina>
- Kaur, M., Singh, K., & S, D. (2019). Synergetic success factors of total quality management (TQM) and supply chain management (SCM): A literature review. *International Journal of Quality & Reliability Management*, 23(4), 1-25. Obtenido de <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/ijqrm-11-2017-0228/full/html>
- Levy, N. (2020). SISTEMA FINANCIERO Y LAS NUEVAS FORMAS DE DOMINACIÓN ECONÓMICA. UNA MIRADA A LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA. *Ciencia Latina*, 5(3), 2-28. Obtenido de [https://www.networkideas.org/wp-content/uploads/2022/03/Noemi\\_Levy\\_Orlik.pdf](https://www.networkideas.org/wp-content/uploads/2022/03/Noemi_Levy_Orlik.pdf)

- Manrique, M., Teves, J., Taco, A., & Flores, J. (2019). Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica. *Revista Venezolana de Gerencia*, 88(24), 1136-1146. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/290/29062051009/html/>
- Minenna, M. (2024). *G20 Economic Policy: A Balance of Payments Framework*. Cataloguing. Obtenido de [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Q9sLEQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP8&dq=+Balance+of+payments+theory+2023&ots=\\_s-qT0AqLg&sig=fxpQCAY1sXwJKAFQ9n0t7i5B4OA#v=onepage&q=Balance%20of%20payments%20theory%202023&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Q9sLEQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP8&dq=+Balance+of+payments+theory+2023&ots=_s-qT0AqLg&sig=fxpQCAY1sXwJKAFQ9n0t7i5B4OA#v=onepage&q=Balance%20of%20payments%20theory%202023&f=false)
- Olongbela, P. (2023). THE IMPACT OF EXCHANGE RATE ON BALANCE OF PAYMENTS. *International Journal of Social Sciences and Management Review*, 6(6), 20-35. Obtenido de [https://ijssmr.org/uploads2023/ijssmr06\\_91.pdf](https://ijssmr.org/uploads2023/ijssmr06_91.pdf)
- Organización Mundial de Comercio. (2020). *Informe del comercio mundial 2020*. OMC. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/wtr20\\_s/wtr20\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr20_s/wtr20_s.pdf)
- Ortega, C. (s.f.). *QuestionPro*. Recuperado el 01 de 09 de 2024, de QuestionPro: <https://www.questionpro.com/blog/es/metodo-analitico/>
- Páez, M., & Saud, D. (2019). *Análisis del servicio courier España de la empresa Siatigroup y su incidencia en el desarrollo de las importaciones del sector norte de la ciudad de Quito año 2016*. Repositorio unisek. Obtenido de <https://repositorio.unisek.edu.ec/handle/123456789/4786>
- Poveda, M., Suraty, M., & Mackay, C. (2019). Políticas comerciales en el marco del comercio internacional. *Espacios*, 39(17), 1-25. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n47/a18v39n47p12.pdf>
- Primicias. (22 de diciembre de 2022). Compras por courier 4x4 tendrán un tope de USD 1.600 al año. *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/compras-courier-limite-anual-ecuador/#:~:text=Hasta%20el%2015%20junio%20de,anuales%20bajo%20la%20modalidad%204x4.>

- Riba, T. (2022). *Blockchain en el comercio internacional*. Catalunya: Repositorio UOC.  
Obtenido de <https://openaccess.uoc.edu/handle/10609/146956>
- Santos, G. (2021). REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION: THE THOUGHT OF ECLAC AND THE MARXIST THEORY OF DEPENDENCY. *Discussions on the Ibero-American economy and society*, 1(1), 1-25. Obtenido de <http://publish.iberojournals.com/index.php/ECB/article/view/6>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022). *TRÁFICO POSTAL INTERNACIONAL Y MENSAJERÍA ACELERADA O COURIER*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/servicio-al-ciudadano/envios-courier-postal/>
- Vásquez Hidalgo, I. (s.f.). *Studocu*. Recuperado el 01 de 09 de 2024, de Studocu: <https://www.studocu.com/ec/document/universidad-tecnica-estatal-de-quevedo/metodologia-de-la-investigacion/tipos-de-estudio-y-metodos-de-investigacion/10846478>
- Villanueva, F. (2022). *Metodología de la investigación* (Primera ed.). Ciudad de México: CDMX. Obtenido de [https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=6e-KEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=metodologia+de+la+investigacion+enfoco+cuatitativo+2022&ots=WHEL4MIEgn&sig=P46mjeX-7uRVkMDS4pqs1TIUnCI&redir\\_esc=y#v=onepage&q=metodologia%20de%20la%20investigacion%20enfoco%20](https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=6e-KEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=metodologia+de+la+investigacion+enfoco+cuatitativo+2022&ots=WHEL4MIEgn&sig=P46mjeX-7uRVkMDS4pqs1TIUnCI&redir_esc=y#v=onepage&q=metodologia%20de%20la%20investigacion%20enfoco%20)