



Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN: 1390-938x

Nº 11: Julio - septiembre 2017

Análisis estratégico y prospectivo de la importación de vehículos livianos en la Comunidad Andina de Naciones - CAN pp. 211 - 241

Vega Beltrán, Marlon Rodrigo

Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE

Sangolquí, Ecuador

Av. Gral. Rumiñahui s / n

marlon_mb25@hotmail.com

Resumen

La importación de vehículos livianos dentro de la Comunidad Andina de Naciones - CAN es una actividad económica de constante cambio y crecimiento, la misma que ha permitido dinamizar el comercio exterior y a la industria automotriz de los países miembros de este bloque regional. En este proceso intervienen varios actores con diferentes características los mismos que forman parte de este estudio, siendo estos: países de origen, importadores, exportadores, proveedores, puertos de ingreso, distritos aduaneros, bloques económicos regionales, entidades reguladoras, entre otros, los mismos que han sido analizados con la finalidad de establecerlos como variables en la medición cuantitativa y cualitativa de las importaciones de vehículos. Para este estudio, y en términos de comercio internacional se utilizó información contemplada en las partidas arancelarias 870322 y 870323, en donde se encuentran inmersas las descripciones de vehículos livianos de cilindraje entre 1,000 y 3,000 cm³, según el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías. La correlación y el análisis de las variables obtenidas nos permitió establecer cuáles son los mercados potenciales para la importación de vehículos dentro de la CAN, la situación comercial de los bloques económicos regionales cercanos y los beneficios arancelarios que se puede obtener, de igual manera identificar a las principales marcas y países proveedores, y la expectativa que se presenta a futuro dentro del comercio automotriz en la región.

Palabras clave

Análisis estratégico, prospectiva

Abstract

Import of vehicles within the Andean Community of Nations is an economic activity of constant change and growth; this has enabled to boost the foreign trade and the automotive industry of the member countries of this regional bloc. This process involves several actors with different characteristics who are part of this study, these being: countries of origin, importers, exporters, suppliers, ports of entry, customs districts, regional economic blocks, regulators, among others, which have been analyzed with the purpose of establishing them as variables in the quantitative and qualitative assessment of imports of vehicles. For this study, in terms of international trade was used information regard to the tariff code 870322 and 870323, here are the descriptions of light vehicles with an engine cylinder between 1.000 and 3.000 cm³, according to the harmonized commodity description and coding system. The correlation and analysis of the variables obtained allowed us to establish the potential markets for the import of vehicles within the CAN, the commercial situation of the regional economic blocks nearby and the tariff benefits that can be obtained, in the same way to identify the main brands and countries suppliers, and the expectation of the future within the automotive trade in the region.

Keywords

Strategic analysis, prospective

El presente estudio considera como hecho principal y fuente de análisis la importación de vehículos livianos comprendidos en las partidas arancelarias 870322 (de cilindrada superior a 1,000 cm³ pero inferior o igual a 1,500 cm³) y 870323 (de cilindrada superior a 1,500 cm³ pero inferior o igual a 3,000 cm³), dentro de la Comunidad Andina de Naciones y su influencia en el mercado ecuatoriano, para lo cual se analizará cuantitativamente las importaciones en el bloque regional y económico objeto de estudio, y aquellos instrumentos de política económica implementadas dentro de la CAN con sus respectivas incidencias que generaran escenarios futuros y permitirán analizar las mejores estrategias para sobrellevar esta problemática.

Al considerar una investigación que abarca el análisis de un bloque económico el cual está compuesto de la integración de los países de Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia – todos ellos geográficamente unidos en una misma región – comprendemos lo que dijo Adam Smith en su teoría de la Ventaja Absoluta “algunos países, debido a la habilidad de sus trabajadores o a la calidad de sus recursos, podían producir los mismos productos que otros en menos horas de trabajo”, estableciendo de esta manera la posibilidad de obtener una ventaja competitiva, en este caso beneficiados de la ubicación geográfica y de la coyuntura geopolítica e histórica integracionista.

Según Heckscher (1933) en su Teoría de la proporción de factores afirmaba que los requisitos previos para que se inicie el comercio internacional pueden quedar resumidos de la siguiente forma: diferente escasez relativa, la cual se caracteriza por los precios relativos de los factores de producción en los países que comercian, y las diferentes proporciones de factores productivos para bienes distintos.

Podemos determinar que la relación de los precios frente a factores productivos debe estar plenamente vinculada, es decir, el beneficio económico que genera la producción a través de la tierra, el capital, el trabajo, la tecnología y el conocimiento deben justificar el precio de un bien o servicio, lo cual permite la adecuada oferta de los mismos y que no se conviertan en los responsables de una pérdida de valor.

La integración como definición económica y de desarrollo surge al finalizar la segunda guerra mundial de donde se establece la necesidad de agrupar países con necesidades e ideologías económicas y culturales similares, cuyas directrices se comienzan a fomentar por intereses propios, bilaterales o multilaterales generando de esta manera un intercambio económico y cultural que conllevó a la globalización mundial.

Como resultado del colapso del orden internacional que emergió de la Segunda Guerra Mundial, en la década de los noventa, el mundo ha atravesado por una época de incertidumbre y transición en la que se escenifica una cerrada disputa entre las grandes potencias para definir cuál será la hegemonía de la posguerra fría y, a partir de ello, forjar los contornos del nuevo orden internacional que regirá en el siglo XXI (Leaver y Richardson, 1993; Cowling y Sugden, 1994).

Desde otro punto de vista, el regionalismo y la integración es concebido como un paso necesario hacia la globalización económica, esto basado en que "la asociación entre varios países les permite preparar sus economías para expandirse a nivel internacional, dados los mayores mercados y escalas de producción que se pueden generar al interior de las áreas regionales de comercio" (Emmerij, 1992).

En la CAN existen dos corrientes económicas claramente identificadas entre gobernantes y opositores, los de ideología neoliberal quienes consideran que el estado no debe intervenir en la economía y que la misma debería estar sujeto a las regulaciones del

mercado, y por otra parte, se encuentran quienes creen que el estado debe involucrarse como regulador independiente de la economía beneficiando a los mercados y a la sociedad en general, de tal manera, “es necesario que el gobierno intervenga, con el propósito de redistribuir la riqueza, supervisar las desigualdades sociales y enrumbar la economía de un determinado país”. (Paz y Miño Cepeda, 2015).

Las diferentes resoluciones y regulaciones emitidos por el gobierno son un aspecto importante de análisis dentro de la industria automotriz tanto en el sector industrial como en el comercial, en donde se evidencian las distintas restricciones que surgen de la política económica de un régimen, las cuales pueden ser: “i) la importación de vehículos, ii) la importación de partes que eran producidas localmente y iii) la producción de autopartes en las empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en los automóviles” (Brown, 1998) .

Dentro de la CAN los países miembros se han acogido a sistemas de protección a la industria con el fin de fomentar la manufactura y el aprovechamiento de mano de obra local, es así, que estos sistemas se fundamentan en “la imposición de altos aranceles a los bienes finales y aranceles bajos, o inexistentes, para los insumos que se utilicen en la producción de ese bien” (Echavarría et al., 2006). Los mecanismos de protección del sector automotriz se han dado “en el marco de la integración andina que sufrió una modificación en 1993 con el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, el cual fue ampliado en 1994 y actualizado en 1999” (Ronderos, 2014). Esta normativa establecida y vigente enmarcada en la decisión 323 de la CAN promueve un desarrollo productivo y comercial de la industria automotriz tanto en la importación de vehículos armados CBU (Completely Built Up) o en CKD (Completely Knock Down) para la aplicación de operaciones industriales en ensambladores en donde se incorporaran autopartes de la subregión aprovechando los

beneficios de origen que ofrece la CAN. En este bloque económico se genera un gran intercambio comercial, “dentro de los principales destinos de las exportaciones del Sector Automotriz de Ecuador, Colombia con una participación del 100%, es el principal destino de estas exportaciones”. (AEADE, 2014).

Al definir el grado de proteccionismo que los miembros de la CAN y específicamente el Ecuador ha establecido para salvaguardar los intereses económicos, de desarrollo industrial y tecnológico, nos encontramos con diferentes prácticas de política económica, las mismas que no siempre ayudaron a todos los sectores productivos ni a la sociedad en general. Según Sánchez, A. (2007) en su artículo un nuevo tipo de proteccionismo nos dice que “los instrumentos por sí mismos no pueden ser ponderados por los efectos positivos que su empleo provoque, como tampoco pueden ser responsabilizados de los males que eventualmente causaren”, es decir, todas las herramientas proteccionistas en el ámbito de comercio internacional deben ser aplicadas acorde a las circunstancias y necesidades de cada economía y no pueden ser utilizadas para cubrir momentáneamente quiebres en la economía pública.

Acorde a lo establecido por Carlos Contreras (2010): “El comercio internacional en las economías latinoamericanas ha sido, el depositario de las esperanzas por el desarrollo de diversas doctrinas, y el objeto de varios análisis que buscaron estudiar las características de surgimiento y funcionamiento”, nos muestra que la economía regional ha sufrido diferentes procesos de cambios en la última década, fomentado por una revolución socialista enfocada en la ayuda a los que menos tienen, promoviendo una distribución más equitativa a costa de impuestos diferenciados y el resguardo de nuestras industrias en desarrollo.

Los cupos, las sobre tasas arancelarias y las restricciones técnicas a las importaciones de vehículos forman parte de una política económica proteccionista por parte del gobierno del

Ecuador y del resto de miembros de la CAN por promover el desarrollo industrial de sus economías, de donde podemos analizar que “en el 2012 la producción y comercialización de la industria alcanzó en el Ecuador las 79,616 unidades; en 2015 bajó a 48,926. Para el 2016, a más de los cupos, se sumaron las expectativas de la población sobre su situación económica y laboral”, Cámara Industrial Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2016). Las importaciones que genera la CAN cubren un alto porcentaje en relación a otros bloques económicos y regionales, como muestra se tiene que en el año 2012 “el total de las importaciones desde el mundo fue de 136,567 millones de dólares, de los cuáles 30% proviene de TLCAN, 13% de la Unión Europea, 11% de Mercosur y 8% son importaciones intracomunitarias” (Neira, 2014, p.47).

En términos generales surgió la necesidad de implementar un sistema económico que permita salvaguardar los intereses de los países de menos desarrollo y fomentar el crecimiento de las industrias y el comercio, en este caso automotriz. Al conjunto de instrumentos se los denominó políticas comerciales, siendo estos las premisas a ser utilizadas para normar las operaciones comerciales internacionales y guiadas bajo un parámetro integracionista regional en el contexto de la importación de vehículos.

Mediante el análisis de las diferentes variables vinculadas a la temática de estudio se pretende determinar el grado de incidencia que tiene las importaciones de vehículos dentro de la CAN en la economía de sus países miembros, y los escenarios futuros que permitan establecer las mejores estrategias para sostener y desarrollar al sector automotriz en la región.

Materiales y Métodos

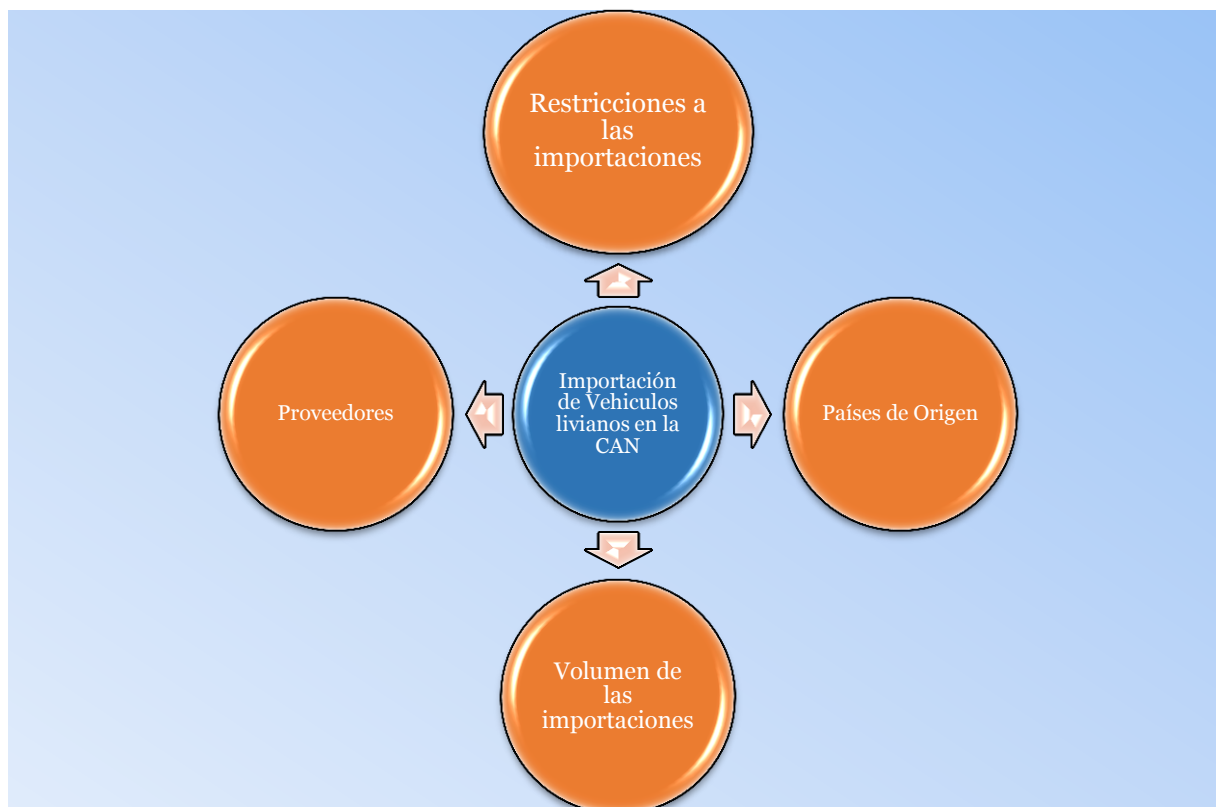
El diseño metodológico de este estudio fue de tipo complementario utilizando un enfoque de investigación mixta, en el cual se distingue el análisis de referencias bibliográficas y documentales y el uso de bases de datos estadísticos de importaciones, comercialización e instrumentos que permiten validar la problemática. Se pretende determinar las variables en el análisis estructural del tema planteado, de tal manera que se generen correlaciones significativas de las mismas que estarán vinculadas a los factores inmersos en la importación de vehículos dentro de la CAN.

Se utilizará un Método Estadístico denominado “la matriz de impactos cruzados”, la misma que será utilizada para establecer el nivel de jerarquización en la influencia y dependencia directa de las variables, para la construcción de un posible escenario futuro y la solución de la temática estudiada.

Para la estructura de información a ser analizada se utilizará la técnica de cubos OLAP, con la cual se podrá generar conjuntos de datos y variables; y cubos de información los mismos que se relacionaran entre sí y proporcionaran un análisis efectivo de los datos que orienten investigaciones específicas por grupo de interés. De igual manera, se ha planteado el manejo de un modelo relacional basado en la teoría lógica de conjuntos y en la teoría de la demostración en predicados. La relación e interpretación de los cruces de información obtenidos generarán argumentos para la adaptación de estrategias competitivas y diferenciadoras en el sector importador dentro de la CAN. Para la verificación y análisis de los resultados se ha seleccionado la técnica de correlación de Pearson, ya que es necesario realizar un estudio de las variables para determinar su grado de relación e influencia.

Modelo de Investigación

Modelo Gráfico



219

Figura 1. Modelo gráfico de investigación.

Adaptado de las variables correlacionales directas vinculadas a la importación de vehículos a la CAN, fuentes del presente estudio.

Definición de Variables

- Países de Origen.- Como origen de la mercancía, entendemos que es el vínculo geográfico que une la mercancía con el país de origen.
- Bloques económicos regionales.- Es la agrupación de países de una misma región geográfica con el propósito de obtener beneficios en el comercio internacional y en general en materia económica.
- CAN.- Comunidad Andina de Naciones, conformado por los países de Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia.

- MERCOSUR.- Mercado Común del Sur, conformado por los países de Brasil, Argentina, Venezuela, Paraguay y Uruguay.
- ALADI.- Asociación Latinoamericana de Integración, conformada por los países miembros de la CAN y la Mercosur, incluyendo a México, Chile, Panamá y Cuba.
- Preferencias Arancelarias.- Reducción o eliminación de los impuestos de importación, concedida por un país a otro en el marco de un acuerdo.
- Volumen de importaciones.- Es la cantidad referencial de cada importación comprendida por una unidad de medida dependiendo las características físicas de la mercancía importada.
- Terminos de Negociación.- También llamados INCOTERMS, son un conjunto de reglas que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional, cuyo ente rector es la Cámara de Comercio Internacional.
- Empresas Importadoras.- Todas aquellas empresas que ejercen actividades de importación y comercialización de mercancías.
- Puertos de Ingreso.- Espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías y personas, y que permiten el ingreso o salida de un territorio soberano.
- Distritos Aduaneros.- Lugares de entrada y salida de mercancías al territorio donde la Aduana tiene potestad para ejercer control.
- Pasos fronterizos.- Lugar geográfico ubicado en el Límite Político Internacional por donde es posible el tránsito de entrada y salida terrestre de un país.
- Procesos Aduaneros.- Conjunto de funciones y procedimientos sistemáticamente alineados, los cuales permiten ejercer control en la entrada y salida de mercancías en materia de Comercio Exterior.

- Proveedores.- Personas o entidades que abastecen a otras empresas con bienes o servicios, los cuales serán transformados para venderlos posteriormente o directamente se compran para su venta.
- Marcas.- Es un signo distintivo, cuya principal función es diferenciar en el mercado a los productos y/o servicios de una empresa de los de sus competidores y lograr captar la atención de los demandantes.
- Mercado.- Lugar teórico donde se encuentra la oferta y la demanda de productos y servicios y se determinan los precios.
- Restricciones a las importaciones.- Son medidas establecidas en el ámbito del Comercio Exterior, que permite salvaguardar los intereses económicos de un país, son impuestas por el gobierno y son de carácter cualitativo y cuantitativo.
- Reglamentación técnica.- Medidas que permiten cuidar los niveles y estándares de Calidad de un bien importado, convirtiéndose en una restricción al Comercio Exterior.
- ICE.- Impuesto a los consumos Especiales, aplicable a los bienes y servicios, de procedencia nacional o importados, detallados en el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno.
- Cupos.- Medida de carácter cuantitativo proteccionista, para la restricción de importaciones.
- Salvaguardias.- Medida de carácter cuantitativo proteccionista, para la restricción de importaciones.
- Costo Flete internacional.- Valor monetario por el servicio de transporte de las mercancías importadas o exportadas.
- Vehículos CBU.- Completely Built Up (CBU) o completamente armados de sus fábricas de origen.

- Vehículos CKD.- Completely Knock Down (CKD) o desarmados

Resultados

Países proveedores, valores FOB y cantidades de vehículos importados con la partida 870322 a la Comunidad Andina de Naciones

Tabla 1

Lista de países proveedores de vehículos a la CAN bajo la partida arancelaria 870322.

222

EXPORTADORES	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL FOB	1.281.934	1.303.860	1.343.485	1.196.897	977.754
Corea del Sur	320.832	340.142	334.659	286.636	257.168
China	277.277	290.921	256.763	198.014	155.560
Tailandia	9.422	51.652	162.896	147.552	125.730
Colombia	235.524	257.345	278.172	193.565	118.446
India	111.936	121.966	127.626	137.005	95.993
México	5.228	9.590	4.762	62.131	75.397
Japón	243.593	184.261	103.726	101.955	48.264
Brasil	11.203	10.531	7.821	5.676	35.743
Indonesia	6.113	10.512	22.863	24.318	22.925
Alemania	2.888	1.613	3.872	4.166	14.433
España	3.063	3.363	6.515	4.100	11.662
Estados Unidos de América	723	311	531	692	4.036
Reino Unido	68	28	4.346	3.327	3.452
Francia	7.293	2.089	961	2.781	2.865
Bélgica	3.543	4.335	4.255	2.809	1.962
Hungría	223	141	523	1.617	1.730
Países Bajos			246	2.250	1.147
Polonia	129	393	947	754	457
Canadá		12	41	83	454
Italia	920	2.255	922	441	122
Ecuador	40.154	9.322	18.794	16.405	102
República Checa	291	465	1.445	444	87
Argentina	234	80	19	72	9
Taipéi Chino				8	7
Rumania	8	21		27	3
Chile	10	14			
Austria			41	18	
Argelia		7			
Côte d'Ivoire		8			
Hong Kong, China		165	427		
Rusia, Federación de		86			

Análisis estratégico y prospectivo de la importación de vehículos livianos en la Comunidad Andina de Naciones - CAN

Serbia				16	
Singapur	6				
Eslovaquia		11			
Continúa					
EXPORTADORES	2012	2013	2014	2015	2016
Eslovenia	1.194	2.000			
Corea del Sur	12			35	
Lao	17				
Suiza	8				
Turquía		224	312		
Egipto	22				

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de exportaciones de vehículos por país a la CAN* (Lista_mercados_proveedores_producto_importado_por_CAN). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry. Datos que establecen a todos los países exportadores de vehículos de la partida arancelaria 870322 a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares en términos FOB.

Tabla 2

Cantidad de vehículos de la partida 870322 importados a la CAN y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Comunidad Andina - Agregación	169.687	169.110	170.988	156.360	129.617
Perú	59.560	58.022	58.525	57.177	58.118
Colombia	76.921	72.759	75.304	67.421	49.552
Ecuador	27.083	27.716	23.858	16.994	12.418
Bolivia	6.123	10.613	13.301	14.768	9.529

Nota: Tomado de “Comunidad Andina de Naciones, Documentos Estadísticos SGDE719. (2016). *Mercado automotor en la Comunidad Andina 2006 – 2015*. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>. Datos que establecen la cantidad de vehículos de la partida arancelaria 870322 importados a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en unidades vehiculares.

Tabla 3

Valor FOB de vehículos de la partida 870322 importados a la CAN y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Comunidad Andina Agregación	1.281.987	1.303.917	1.343.485	1.196.895	977.778
Perú	481.055	474.767	498.394	472.568	461.489

Colombia	544.953	523.005	546.810	468.186	342.411
Ecuador	210.163	222.814	192.544	130.394	92.292
Bolivia	45.816	83.331	105.737	125.747	81.586

Nota: Tomado de “Comunidad Andina de Naciones, Documentos Estadísticos SGDE719. (2016). *Mercado automotor en la Comunidad Andina 2006 – 2015*. Recuperado de

<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>

Datos que establecen el monto FOB anual de vehículos de la partida arancelaria 870322 importados a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

Países proveedores, valores FOB y cantidades de vehículos importados con la partida 870323 a la Comunidad Andina de Naciones

224

Tabla 4

Lista de países proveedores de vehículos a la CAN bajo la partida arancelaria 870323.

EXPORTADORES	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL FOB	3.404.978	3.494.594	3.744.909	3.375.022	3.065.687
México	758.683	838.216	1.009.187	857.574	651.514
Japón	530.155	591.762	575.636	528.086	492.337
Corea del Sur	826.566	825.646	825.544	825.633	825.691
Alemania	213.728	196.300	233.725	211.283	184.284
Colombia	393.156	273.110	293.027	253.312	178.140
Brasil	135.932	149.317	144.753	125.705	141.398
Estados Unidos de América	140.436	214.292	239.886	189.137	117.806
Reino Unido	58.297	84.007	84.039	104.480	82.554
España	13.259	21.106	19.529	22.968	78.604
Hungría	1.261	9.180	22.881	43.077	67.735
India	2.350	6	55	9.656	39.887
China	67.838	57.639	54.815	43.554	39.356
Indonesia	11.902	15.315	51.294	30.762	37.208
Bélgica	24.196	18.164	20.103	17.315	28.370
Argentina	70.974	61.220	65.107	23.149	27.327
Canadá	11.718	21.328	22.227	17.647	13.592
Tailandia	40.573	33.125	4.501	2.471	12.018
Eslovaquia	5.803	6.124	8.037	6.586	9.786
Suecia	2.329	1.192	724	2.243	9.238
República Checa	2.668	4.034	2.545	17.459	9.205
Francia	24.088	18.939	18.009	14.672	8.042
Ecuador	60.606	45.481	39.946	23.460	4.108
Países Bajos	15	0	62	264	2.611
Rusia		1.402	3.408	2.030	2.493
Austria	2.739	4.514	4.237	1.516	1.250
Italia	603	86	233	709	427
Iraq			657		288

Análisis estratégico y prospectivo de la importación de vehículos livianos en la Comunidad Andina de Naciones - CAN

Continúa					
EXPORTADORES	2012	2013	2014	2015	2016
Venezuela	0	10	0	0	219
Uruguay	0	0	28	88	168
Turquía	3.472	2.646	579	40	23
Panamá	52	0	0	0	8
Perú	57	70	20	0	0
Rumania		24	18	0	0
Finlandia		19	21		0
Bolivia	0	26	20		0
Chile	0	0	30	0	0
Albania	14				
Antigua y Barbuda	23				
Georgia		19			
Hong Kong, China		8			
Côte d'Ivoire		201			
Irlanda				30	
Israel			14		
Zona franca	27	22		20	
Suiza	43		0		
Sudáfrica				21	
Viet Nam	1.292				
Singapur	23				
Taipéi Chino	24	22		13	
Polonia				49	
Aruba		22	0		
Noruega	0	0		13	
Islas Marianas del Norte	17				
Lituania	45		12		
Kenya	14				

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de exportaciones de vehículos por país a la CAN* (Lista_mercados_proveedores_producto_importado_por_CAN2). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry.

Datos que establecen a todos los países exportadores de vehículos de la partida arancelaria 870323 a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares, en términos FOB.

Tabla 5

Cantidad de vehículos de la partida 870323 importados a la CAN y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Comunidad Andina Agregación	348.569	338.081	364.285	335.182	283.209
Colombia	183.240	175.643	202.032	191.621	151.220

Perú	95.863	88.175	84.515	79.495	77.361
Ecuador	48.174	46.863	48.829	35.847	30.823
Bolivia	21.292	27.400	28.909	28.219	23.805

Nota: Tomado de “Comunidad Andina de Naciones, Documentos Estadísticos SGDE719. (2016). *Mercado automotor en la Comunidad Andina 2006 – 2015*. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>.
 Datos que establecen la cantidad de vehículos de la partida arancelaria 870323 importados a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en unidades vehiculares.

Tabla 6

Valor FOB de vehículos de la partida 870323 importados a la CAN y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Comunidad Andina Agregación	3.404.975	3.442.727	3.674.212	3.131.603	2.724.950
Colombia	1.725.587	1.737.033	1.969.555	1.647.814	1.321.371
Perú	1.029.316	1.001.017	960.949	874.954	856.182
Ecuador	443.901	445.329	464.689	328.125	293.405
Bolivia	206.171	259.348	279.019	280.710	253.992

Nota: Tomado de “Comunidad Andina de Naciones, Documentos Estadísticos SGDE719. (2016). *Mercado automotor en la Comunidad Andina 2006 – 2015*. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>.
 Datos que establecen el monto FOB anual de vehículos de la partida arancelaria 870323 importados a la CAN, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

Importación de Vehículos livianos en otros Bloques Económicos Regionales con los que la CAN presenta Relaciones Comerciales

Tabla 7

Valor FOB de vehículos de la partida 870322 importados a la MERCOSUR y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	69.439.618	73.973.831	76.735.954	76.728.934	86.906.397
Mercado Común del Sur (MERCOSUR) Agregación	2.865.481	3.126.025	2.019.302	1.653.524	1.851.070
Argentina	1.042.554	1.504.434	947.993	804.879	1.227.787

Análisis estratégico y prospectivo de la importación de vehículos livianos en la Comunidad Andina de Naciones - CAN

Brasil	1.479.102	1.346.651	699.948	482.196	398.828
Paraguay	120.212	137.294	152.275	127.060	123.080
Uruguay	98.418	125.084	136.409	126.179	98.570
Venezuela	125.195	12.562	82.677	113.210	2.805

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de importación de vehículos por país a la MERCOSUR* (Lista_importadores_producto_seleccionado_MERCOSUR). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm.

Datos que establecen los montos FOB por país miembro de la Mercosur de la importación de vehículos de la partida arancelaria 870322, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

227

Tabla 8

Valor FOB de vehículos de la partida 870323 importados a la MERCOSUR y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	254.990.038	270.112.644	282.767.995	269.322.597	280.812.722
Mercado Común del Sur (MERCOSUR) Agregación	10.526.866	10.955.615	7.493.486	6.177.027	4.852.065
Argentina	3.905.233	5.068.933	2.456.942	2.351.424	2.941.337
Brasil	6.101.572	5.502.312	4.581.183	3.139.368	1.574.594
Uruguay	229.935	207.973	190.026	151.214	150.512
Paraguay	117.248	121.058	134.186	119.247	120.033
Venezuela	172.878	55.339	131.149	415.774	65.589

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de importación de vehículos por país a la MERCOSUR* (Lista_importadores_producto_seleccionado_MERCOSUR2). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm.

Datos que establecen los montos FOB por país miembro de la Mercosur de la importación de vehículos de la partida arancelaria 870323, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

Tabla 9

Valor FOB de vehículos de la partida 870322 importados a la ALADI y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	69.439.618	73.973.831	76.735.954	76.728.934	86.906.397
Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) Agregación	5.982.557	6.648.248	5.496.287	5.293.256	5.295.141
México	911.065	1.121.125	1.166.395	1.539.956	1.541.286

Argentina	1.042.554	1.504.434	947.993	804.879	1.227.787
Chile	795.280	945.959	772.993	688.863	721.780
Perú	481.055	474.767	498.394	472.568	461.489
Brasil	1.479.102	1.346.651	699.948	482.196	398.828
Colombia	544.953	523.005	546.810	468.186	342.411
Panamá	107.295	142.600	177.997	191.125	185.892
Paraguay	120.212	137.294	152.275	127.060	123.080
Uruguay	98.418	125.084	136.409	126.179	98.570
Ecuador	210.163	222.814	192.544	130.394	92.292
Bolivia	45.816	83.331	105.737	125.747	81.586
Cuba	21.449	8.622	16.115	22.893	17.335
Venezuela	125.195	12.562	82.677	113.210	2.805

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de importación de vehículos por país a la ALADI* (Lista_importadores_producto_seleccionado_ALADI). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm.

Datos que establecen los montos FOB por país miembro de la ALADI de la importación de vehículos de la partida arancelaria 870322, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

Tabla 10

Valor FOB de vehículos de la partida 870323 importados a la ALADI y su desagregación por país miembro.

Importadores	2012	2013	2014	2015	2016
Mundo	254.990.038	270.112.644	282.767.995	269.322.597	280.812.722
Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) Agregación	20.345.064	21.700.533	18.243.012	16.794.490	15.649.435
México	4.132.963	4.687.942	4.824.690	5.389.079	6.020.278
Argentina	3.905.233	5.068.933	2.456.942	2.351.424	2.941.337
Chile	1.903.409	2.252.369	1.885.367	1.660.996	1.662.458
Brasil	6.101.572	5.502.312	4.581.183	3.139.368	1.574.594
Colombia	1.725.587	1.737.033	1.969.555	1.647.814	1.321.371
Perú	1.029.316	1.001.017	960.949	874.954	856.182
Panamá	347.625	344.730	356.119	412.508	346.525
Ecuador	443.901	445.329	464.689	328.125	293.405
Bolivia	206.171	259.348	279.019	280.710	253.992
Uruguay	229.935	207.973	190.026	151.214	150.512
Paraguay	117.248	121.058	134.186	119.247	120.033
Venezuela	172.878	55.339	131.149	415.774	65.589
Cuba	29.226	17.150	9.138	23.277	43.159

Nota: Tomado de “Estadísticas del Comercio para el Desarrollo Internacional de las Empresas – Trade Map” (2017). *Valor FOB de importación de vehículos por país a la ALADI* (Lista_importadores_producto_seleccionado_ALADI2). Recopilado de http://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm.

Datos que establecen los montos FOB por país miembro de la ALADI de la importación de vehículos de la partida arancelaria 870323, dentro del periodo 2012 - 2016 y que se representan en miles de dólares.

Variables Obtenidas

- V1) La mayor cantidad de vehículos importados a la CAN corresponden a la partida arancelaria 870323.
- (V1.1) Colombia es el país de mayor volumen de importación de vehículos dentro de la CAN.
- (V1.2) Bolivia es el país de menor volumen de importación de vehículos dentro de la CAN.
- (V2) Las mayores importaciones de vehículos a la CAN provienen de los países de México y Corea del Sur.
- (V3) Las menores importaciones de vehículos a la CAN provienen de los países de Hong Kong y Singapur.
- (V4) La CAN es un bloque económico conformado por Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia.
- (V5) La Mercosur es un bloque económico conformado por Brasil, Argentina, Venezuela, Paraguay y Uruguay.
- (V5.1) Argentina es el país de mayor volumen de importación de vehículos dentro de la MERCOSUR.
- (V5.2) Venezuela es el país de menor volumen de importación de vehículos dentro de la MERCOSUR.
- (V6) La ALADI es un bloque económico conformado por los países miembros de la CAN y la Mercosur, incluyendo a México, Chile, Panamá y Cuba.
- (V6.1) México es el país de mayor volumen de importación de vehículos dentro de la ALADI.

- (V6.2) Cuba es el país de menor volumen de importación de vehículos dentro de la ALADI.
- (V7) Cercanía al país proveedor
- (V8) Mercados asiáticos proveedores.
- (V8.1) Mercados europeos proveedores.
- (V9) Valor FOB de importación
- (V10) Costo Flete internacional.
- (V11) Costo Seguro Internacional.
- (V12) Restricciones a las importaciones.
- (V13) Cupos a las importaciones de vehículos.
- (V14) Mercado Regional Automotriz.
- (V15) Empresas importadoras.
- (V16) Preferencias Arancelarias.
- (V17) Distritos Aduaneros.
- (V18) Volumen Importaciones.

Conjuntos Determinados

Para el caso de estudio se ha definido los siguientes conjuntos de datos:

- Conjunto A = Marcas de vehículos Livianos que se Comercializan en los mercados de la CAN: (Chevrolet, Kia, Toyota, Hyundai, Wolkswagen, Citroen, etc.).
- Conjunto B = Principales empresas comercializadores y ensambladoras de vehículos en la CAN: (General Motors Ecuador, Divemotor Perú, Sofasa Colombia, Colmotores Colombia, Andar Motors Bolivia, etc.).
- Conjunto C = Proveedores internacionales asiáticos: (Hyundai Corporation, Kia Motors, Toyota, Jac Motors, Honda, Great Wall Motors).

- Conjunto D = Proveedores internacionales del resto del mundo: (General Motors, Volkswagen, Peugeot, Citroen, etc).
- Conjunto E = Principales distritos aduaneros de ingreso a la CAN: (Manta, Guayaquil, Buenaventura, Callao, Portezuelo).
- Conjunto F = Organismos reguladores de la CAN: (Parlamento Andino, Consejo Presidencial Andino, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, Secretaría General, Tribunal Andino de Justicia, Corporación Andina de Fomento y el Fondo Latinoamericano de Reservas.).
- Conjunto G = Relaciones comerciales regionales: (CAN-MERCOSUR, CAN-América Central, CAN-UNASUR, CAN – Estados Unidos, CAN – Unión Europea, Zona de Libre Comercio (ZLC), Política Exterior Común (PEC), Sistema de Preferencias Generalizadas (SGP)).

Proposiciones

P1: Los valores FOB más altos de las importaciones anuales de vehículos a la CAN provienen de los países de México y Corea del Sur.

$$\Sigma V9 \{M_x \rightarrow (V2)\}$$

P2: Los valores FOB más bajos de las importaciones anuales de vehículos a la CAN provienen de los países de Hong Kong y Singapur.

$$\Sigma V9 \{M_{in} \rightarrow (V3)\}$$

P3: El volumen de importación más alto de vehículos a la CAN corresponde a la partida arancelaria 870323.

$$\Sigma V18 \{M_x \rightarrow (V1)\}$$

P4: La colocación de cupos y restricciones a las importaciones de vehículos se generan principalmente en la partida arancelaria 870323, siendo esta la de mayor comercialización en el mercado de la CAN.

$$\Sigma V14 \{(V13 \wedge V12) \leftrightarrow (V1)\}$$

P5: Las empresas comercializadoras y ensambladoras de vehículos de la CAN prefieren importar vehículos provenientes de los mercados asiáticos.

$$\Sigma V14 \{(B) \rightarrow (C)\}$$

P6: La ALADI cuenta con un gran potencial de Mercados con empresas que pueden ser proveedores directos de las importaciones de vehículos a la CAN y que las empresas locales preferirían.

$$\Sigma V14 \{V15 [(V6) \rightarrow P_v]\}$$

P7: Varias empresas importadoras de vehículos prefieren elegir a sus proveedores internacionales de la subregión por su cercanía geográfica y por sus beneficios arancelarios.

$$\Sigma V15 \{(V7 \wedge V16) \rightarrow (V4 \vee V5 \vee V6)\}$$

P8: Las empresas importadoras y ensambladoras de vehículos prefieren elegir a sus proveedores internacionales de la subregión por los bajos costos en el flete y en el seguro internacional.

$$\Sigma(B) \{V15 [(V10 \wedge V11) < S_{mx}] \rightarrow [V4 \vee V5 \vee V6]\}$$

P9: Para la importación de vehículos se debe analizar el valor FOB, Flete y seguro de la negociación con el proveedor.

$$\Sigma V14 \{V15 \rightarrow (V9 \wedge V10 \wedge V11)\}$$

Análisis de Datos y Resultados

P1: Los más altos montos en términos FOB de las importaciones anuales de vehículos de las dos partidas arancelarias de vehículos livianos provienen de México y Corea del Sur, alcanzando un valor total FOB de \$ 9´940´799,000 en el periodo de los años 2012 al 2016, logrando cubrir el 27,79 % del total de todas las importaciones generadas en estos años en la CAN.

233

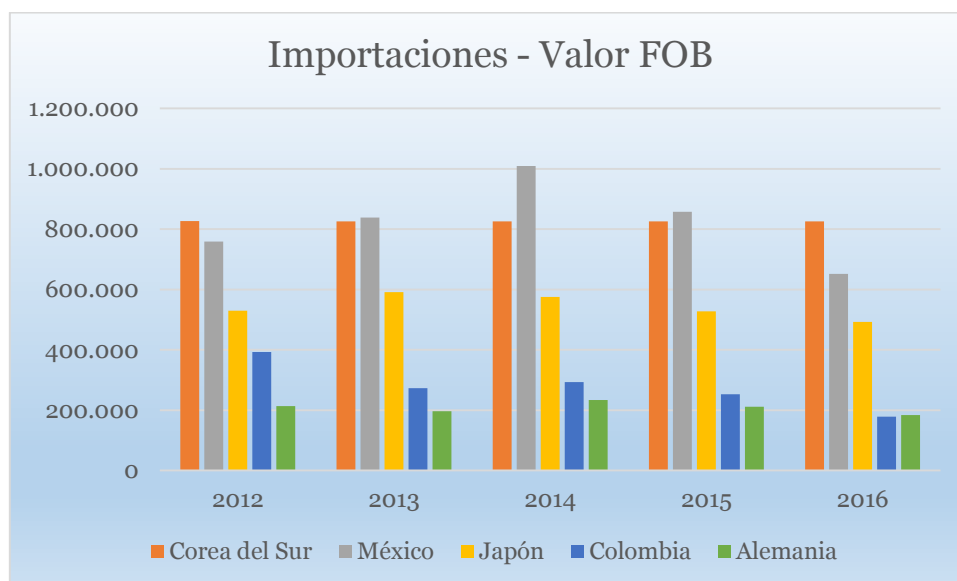


Figura 2. Más altas importaciones de vehículos provenientes de México y Corea del Sur. Una comparación gráfica del monto de importación anual de los más altos exportadores de vehículos a la CAN. En base a los datos obtenidos en “Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas – Trade Map” (2017).

P2: Los montos más bajos en términos FOB de las importaciones anuales de vehículos de las dos partidas arancelarias de vehículos livianos provienen de Hong Kong y Singapur, alcanzando un valor total FOB de \$ 14,000 en el periodo de los años 2012 al 2016, logrando cubrir el 0.01 % del total de todas las importaciones generadas en estos años en la CAN.

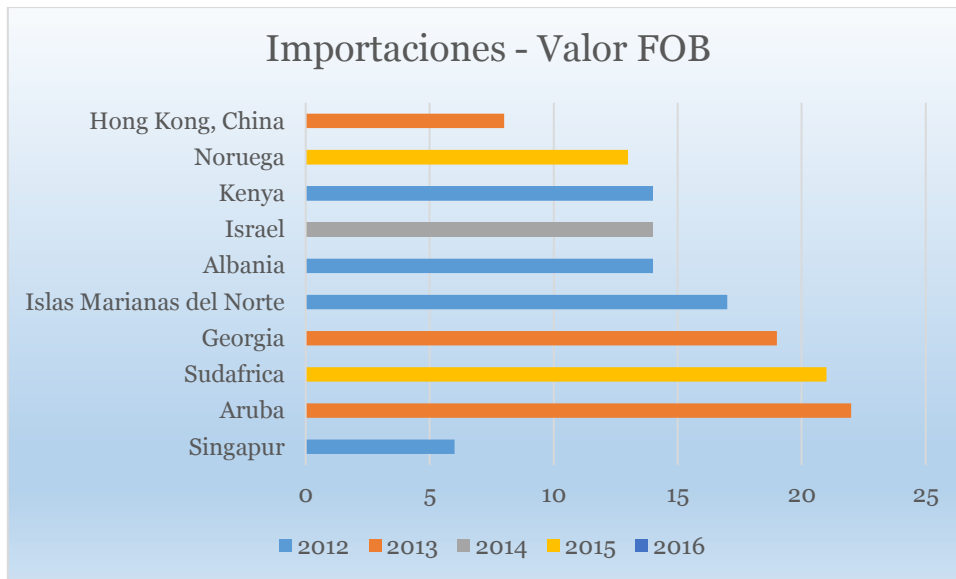


Figura 3. Más bajas importaciones provenientes de Hong Kong y Singapur. Una comparación gráfica del monto de importación anual de los más bajos exportadores de vehículos a la CAN. En base a los datos obtenidos en “Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas – Trade Map” (2017).

P3: La partida arancelaria 870323 corresponde a vehículos cuyo cilindraje va de los 1,500 a los 3,000 cm³, razón por la cual en esta clasificación arancelaria se encuentran incluidas gran variedad de vehículos de mayor consumo en la Comunidad Andina.

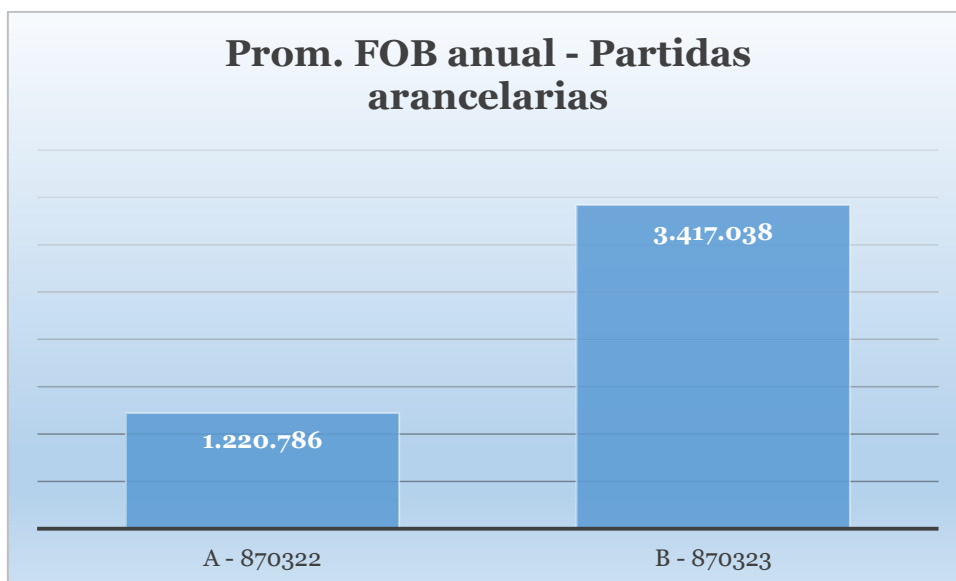


Figura 4. Monto FOB total de las importaciones de vehículos en el periodo analizado, según partida arancelaria.

La partida arancelaria 870323 refleja una mayor cantidad de importaciones dentro de la CAN en lo que corresponde a vehículos livianos. En base a los datos obtenidos en “Comunidad Andina de Naciones”, Documentos Estadísticos SGDE719. (2016).

P4: La generación de restricciones a las importaciones por parte de los gobiernos miembros de la CAN, es una medida protectora que promueve a la industria ensambladora y metal mecánica de dichos países, para el desarrollo de partes y piezas que cubre un contenido local - regional para procesos de ensamblaje o para la comercialización en la pos venta de vehículos.

Es así que en la actualidad las empresas ensambladoras adquieren materiales de los países de la subregión para darle contenido local a los vehículos ensamblados y de esta manera poderlos exportar a los mercados de Colombia, Bolivia y Venezuela, con una preferencia arancelaria, en este caso por ser un comercio entre países miembros de la CAN es del 100%

P5: Dentro de los últimos 5 años, el mercado asiático se ha convertido en el principal proveedor de vehículos armados CBU y en CKD para la Comunidad Andina, siendo los principales países ofertantes Corea del Sur, Japón y China. Estos tres países cubren el 55.69 % de la totalidad de importaciones cuyo destino es la CAN.

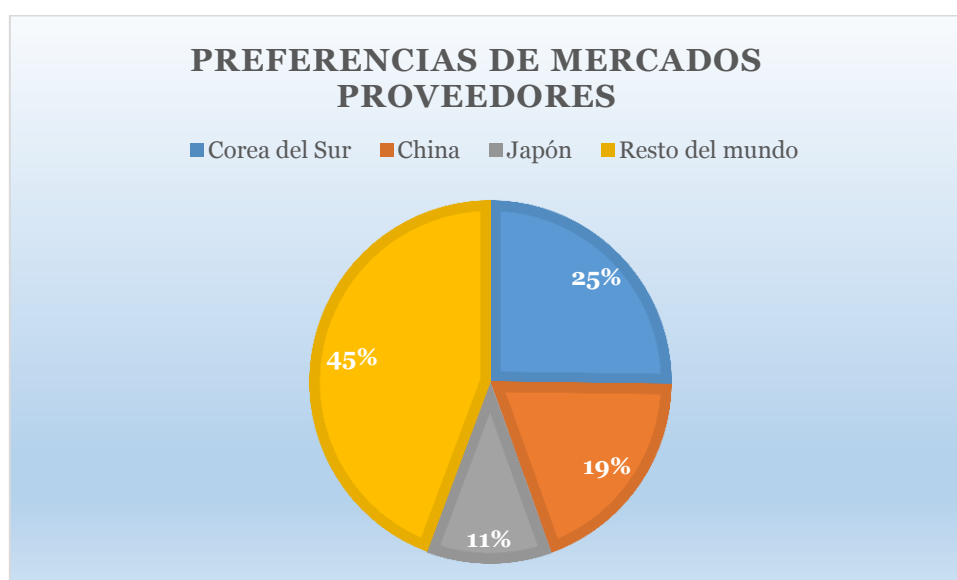


Figura 5. Proveedores asiáticos de mayor influencia en la oferta de vehículos a la CAN. Los países asiáticos fabricantes y ofertantes de conocidas marcas de vehículos abarcan más de la mitad del mercado automotriz en la CAN, siendo Corea del Sur quien lidera esta preferencia. En base a los datos obtenidos en “Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas – Trade Map” (2017); y Estadísticas de importaciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

P6: La ALADI es un bloque de integración en donde se han discutido aspectos arancelarios y de integración política y social en la región. Se podría optar por dinamizar de una manera más conjunta el comercio con los miembros de este bloque de tal manera que se pueda aprovechar los beneficios que una integración económica puede ofrecer, considerando que el monto anual promedio de la importación de vehículos de todo el bloque es de \$ 13´163´810,500 (Valor FOB).

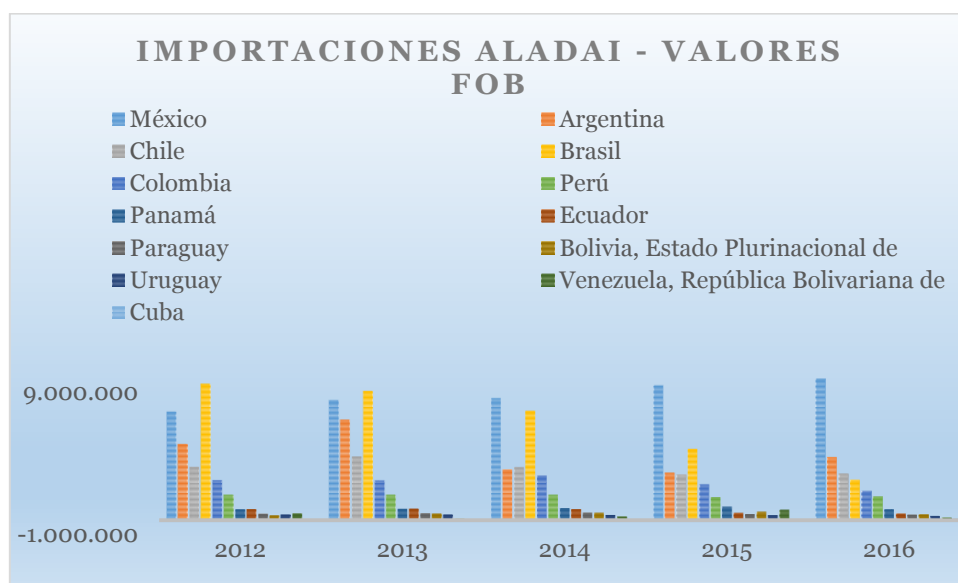


Figura 6. Monto FOB anual promedio de la importación de vehículos en la ALADI. Una comparación gráfica del monto de importación de vehículos anual en términos FOB de los países miembros de la ALADI. En base a los datos obtenidos en “Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas – Trade Map” (2017).

P7 – P8: La cercanía geográfica y los beneficios comerciales que tenemos en los diferentes bloques económicos de la región principalmente de Sudamérica nos permiten tener una ventaja competitiva en cualquier área industrial o de servicios.

Los costos de transporte y de seguro se reducen considerablemente por la cercanía, aproximadamente un 60 % en comparación a una importación desde Europa o Asia. En la actualidad el transporte de un vehículo por vía marítima en un contenedor de 20 pies desde Asia tiene un costo aproximado de \$3,500

P9: La negociación para la compra de los vehículos a nivel mundial está enmarcada en las condiciones de pago y de entrega, por tal razón es pertinente tener claro cuál es el Incoterm conveniente para importar un vehículo. El análisis de los costos FOB, Flete y seguro, y su sumatoria obteniendo un valor CIF dependerá del análisis logístico que el importador establezca y de las estrategias competitivas que pueda aplicar.

Matriz de Impactos Cruzados

Tabla 11

Probabilidades iniciales de los eventos.

REF:	EVENTOS	Probabilidad que ocurra para el año 2027
1	Un crecimiento en la adquisición de vehículos de la partida arancelaria 870323	0.25
2	El mercado asiático expandirá su oferta de vehículos a todos los bloques económicos de la región.	0.15
3	Corea del Sur ampliará sus acuerdos comerciales a todos los países miembros de la CAN	0.20
4	La imposición de cupos y salvaguardias continuarán siendo las mejores medidas proteccionistas del sector industrial	0.25
5	La CAN negociará más acuerdos comerciales con otros bloques económicos obteniendo beneficios arancelarios	0.15

Nota: Adaptado a la metodología propuesta por "Gordon, T. J., (2004). *Método de Impacto Cruzado*, Buenos Aires, Argentina.

Las probabilidades iniciales de ocurrencia son determinadas mediante el criterio muestral de especialistas vinculados al campo de estudio, en este caso se realizó la consulta directa de estos 5 eventos a 8 especialistas miembros de las empresas Aymesa S.A y General Motors del Ecuador.

Nivel de Influencia de las Variables

0: Sin influencia; 1: Débil; 2: Media; 3: Fuerte; P: Potencial

Tabla 12

Matriz de Impactos Cruzados.

238

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS									
EVENTO	Un crecimiento en la adquisición de vehículos de la partida arancelaria 870323	El mercado asiático expandirá su oferta de vehículos a todos los bloques económicos de la región.	Corea del Sur ampliará sus acuerdos comerciales a todos los países miembros de la CAN	La imposición de cupos y salvaguardias continuarán siendo las mejores medidas proteccionistas del sector industrial	La CAN negociará más acuerdos comerciales con otros bloques económicos obteniendo beneficios arancelarios	Suma	Probabilidad inicial	Total	Impacto
Un crecimiento en la adquisición de vehículos de la partida arancelaria 870323		3	1	2	2	8	0.25	2	x
El mercado asiático expandirá su oferta de vehículos a todos los bloques económicos de la región.	3		3	1	1	8	0.15	1,2	
Corea del Sur ampliará sus acuerdos comerciales a todos los países miembros de la CAN	2	3		1	1	7	0.20	1.4	x
La imposición de cupos y salvaguardias continuarán siendo las mejores medidas proteccionistas del sector industrial	1	2	0		0	3	0.25	0.75	
La CAN negociará más acuerdos comerciales con otros bloques económicos obteniendo beneficios arancelarios	1	1	1	0		3	0.15	0.45	
Suma	7	9	5	4	4				
Probabilidad inicial	0.25	0.15	0.20	0.25	0.15				
Total	1.75	1.35	1	1	0.60				
Impacto	x	x							

Nota: Adaptado a la metodología propuesta por "Gordon, T. J., (2004). *Método de Impacto Cruzado*, Buenos Aires, Argentina.

Se estableció el grado de influencia mutua de cada variable con una escala de medición de 1 a 3, para posteriormente relacionarlo a la probabilidad inicial y obtener las 3 variables de mayor impacto a futuro dentro de la industria automotriz en la CAN.

Discusión

Mediante este análisis se pudo determinar que la probabilidad de ocurrencia de 3 eventos puntuales establecería un gran impacto dentro de las importaciones de vehículos en la CAN.

239

- 1) El crecimiento de la adquisición de vehículos de la partida arancelaria 870323 generará un gran impacto en las importaciones de vehículos en general debido a que la preferencia se está marcando en el consumo de vehículos con una capacidad de cilindraje de 1,500 a 3,000 cm³.
- 2) El mercado asiático expandirá su oferta de vehículos a los bloques económicos de la región ya que la acogida que presentan las marcas provenientes de estos mercados se ha incrementado considerablemente en los últimos 5 años, debido a la validación de sus estándares de calidad y seguridad.
- 3) Corea del sur tiene presente varias rondas de negociaciones con los países miembros de la CAN para optar por un acuerdo comercial que beneficiará a varios sectores productivos, sin embargo el sector automotriz es el de más interés para este país asiático ya que el 35% de sus exportaciones a la CAN corresponden a vehículos en CBU o en CKD.

Referencias

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador- AEADE (2014). *Anuario 2014*. Recuperado de http://aeade.net/web/images/stories/mayo/anuario_2014.pdf
- Brown, J. F., (1997). *La industria de autopartes Mexicana: Reestructuración reciente y perspectivas*, México, Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, UNAM, México: SE.

- Cámara Industrial Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2016).
- Comunidad Andina de Naciones, *Documentos Estadísticos SGDE719*. (2016).
Recuperado de
<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE719.pdf>
- Contreras, C. (2010). *El sector exportador de una economía colonial: la costa del Ecuador*. Quito, Ecuador.
- Echavarría, J. J., Villamizar, M. y González, J. (2006). *El proceso colombiano de desindustrialización*. Borradores de Economía No.361. Colombia: Banco de la República.
- Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas, Trade Map” (2017). Recopilado de <http://www.trademap.org/>
- Gordon, T. J., (2004). *Método de Impacto Cruzado*, Buenos Aires, Argentina
- Heckscher, (1933). *Teoría de la proporción de factores*.
- Leaver y Richardson, (1993); Cowling y Sugden, (1994), *Liberalismo e integración regional*.
- Neira, F. (2014). *Características actuales de la integración económica entre MERCOSUR y los países de la Comunidad Andina*. Revista Dimensión Empresarial, vol. 12, núm. 1
- Palacios, J, (1998). Liberalismo e integración regional: *economía política de la formación de bloques en la Cuenca del Pacífico*. Espiral, vol. V, núm. 13, septiembre-diciembre, 1998, pp. 61-107.
- Paz y Miño Cepeda, J. (2015). *Historia de los Impuestos en Ecuador*. Quito: SRI.
- Ronderos, C. (2014). *Proteccionismo en la industria automotriz colombiana*, Universidad Sergio Arboleda, Colombia

- Sánchez, A. (2007). *Un nuevo tipo de proteccionismo*, Economía UNAM, vol.4 no.12 México.
- Vega, M. (2017). *Teoría de la Ventaja Absoluta por Adam Smith*. España: La gran Enciclopedia de la Economía. Recuperado de <http://www.economia48.com/spa/d/ventaja-absoluta-teoria-de-la/ventaja-absoluta-teoria-de-la.htm>