



# Yura: Relaciones internacionales

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Revista electrónica ISSN: 1390-938x

N° 21: Enero - marzo 2020

Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90  
en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico pp. 189 - 206

Tipantuña Toaquiza, Byron Paúl

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Quito - Ecuador

Av. General Rumiñahui.

bptipantuna@espe.edu.ec

*Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90  
en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico*

*Byron Paúl Tipantuña Toaquiza*

*Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE*

*bptipantuna@espe.edu.ec*

### **Resumen**

Se analiza el comercio internacional de importación de vehículos de los países de América de la Costa Sur del océano Pacífico, a decir: Chile, Colombia, Ecuador y Perú, en el periodo abril 2018 - abril 2019, para lo cual se utilizó bases de datos relacionales de las declaraciones aduaneras realizadas por cada uno de los entes de control de los países involucrados a manera de información comercial de cada una de las operaciones de negocios ejecutadas por las empresas importadoras. La información fue tratada con el uso de cubos de datos en donde las variables objeto de estudio fueron el costo, seguro, flete y las bases de segmentación, aquellos descriptores que sirven de referencia para identificar a los países de origen, importadores, proveedores internacionales..., entre otros. Los principales resultados conducen a establecer que el país de mayor importación de vehículos es Chile con una participación en el mercado equivalente al 54.4%, las principales empresas importadoras son Industria Automotriz Francomecanica, Derco S.A. de Chile y Distribuidora Nissan S.A. de Colombia, los países proveedores internacionales de mayor preferencia en el mercado ecuatoriano son República de Corea y Japón, la política comercial adoptada en Chile y Perú equivale a la fijación del 6% de tarifa arancelaria denotando su tendencia hacia el libre comercio, en tanto en cuanto, en Ecuador y Colombia se vislumbra políticas proteccionistas con aranceles que oscilan entre el 35% y 40%.

### **Palabras clave**

Comercio internacional, importaciones, vehículos, Sudamérica

### **Abstract**

International trade import vehicles American countries of the South Pacific Ocean coast is analyzed, ie, Chile, Colombia, Ecuador and Peru, in the period April 2018 - April 2019, for which database was used relational customs declarations made by each of the control agencies of the countries manner of business information of each of the business operations carried out by the importing companies. The information was treated with the use of data cubes where the variable under study was the cost, insurance, freight and segmentation bases those descriptors that serve as reference to identify the countries of origin, the importers, international suppliers ... ,among others. It was identified that the largest country vehicle imports is Chile with a stake in the market equivalent to 54.4%, the main importing companies are Automotive Francomecnica, Derco SA de Chile y Distribuidora Nissan SA of Colombia, international supplier countries most preferred in the Ecuadorian market are South Korea and Japan, trade policy adopted in Chile and Peru is equivalent to setting 6% tariff rate denoting their tendency towards free trade, insofar as in Ecuador and Colombia looms protectionist policies with tariffs ranging between 35% and 40%.

### **Keywords**

International trade, imports, vehicles, South America

Al entender al comercio internacional como una disciplina académica que transita entre escuelas de pensamiento, debemos visualizar las doctrinas de soporte sobre las cuales se sustenta el intercambio de bienes, servicios y flujo de inversiones alrededor del planeta. La perspectiva Occidental nos lleva a, comprender que - desde su enfoque de desarrollo - el interés es el de contar con una aldea global en donde exista un intercambio de operaciones sin restricciones, razón por la cual habrá que tender puentes de sustento a través de la creación de organismos internacionales que apadrinen al libre comercio como el estadio económico que permitirá a las empresas desarrollarse a través de la cobertura de mercados foráneos. El enfoque del Sur, nos obliga a pensar el porqué del subdesarrollo de los países asentados en éste lado del planeta, encontrando en los procesos de colonización la respuesta natural del nivel de retraso de nuestros países, por lo que será necesario que en la relación comercial con los denominados desarrollados exista algún tipo de equilibrio que será impuesto en la política comercial de los gobiernos dada su soberanía.

### **En cuanto al libre comercio**

En la sociedad global, se ha impulsado la implementación de Tratados de Libre Comercio (TLC) definiéndolos como “acuerdos mediante los cuales dos o más países establecen reglas y normas para el libre intercambio de productos, servicios e inversiones”. (Falconí & Jácome, 2005), razón por la cual las empresas que trabajan en contextos internacionales deberán pensar en que las relaciones de intercambio no solo deben desarrollarse alrededor de mercancías, sino que, deberán complementarse con sectores en donde la iniciativa del hombre haga que se involucren actividades de la más variada índole: Transporte, seguros, afianzamiento, normativas internacionales, movimiento de capitales..., entre otras.

“Las teorías tradicionales explican el apoyo al libre comercio utilizando variables que reflejan las posiciones de las personas en la economía, de acuerdo con el nivel educativo o al sector económico en el que participan” (Díaz, 2013). La *interdependencia compleja* de Kehoane y Nye nos explica la necesidad de implementar sistemas internacionales alrededor de múltiples dimensiones de intercambio entre países de origen y destino, siendo una de ellas el comercio internacional (factores como la educación, el turismo, la cultura, el financiamiento..., forman parte de agendas internacionales); por su parte el *Régimen institucional* de Krasner y Kehoane nos invita a pensar en que para soportar el actuar internacional es necesario crear organismos internacionales regulados por las decisiones conjuntas de los países miembros; así mismo, la *Integración revisada* de Nye nos explica que es preferible que los procesos de integración se suscriban entre países que tengan condiciones

similares de desarrollo, razón por la cual encontramos una serie de tratados internacionales entre países de una misma región; de otro lado identificamos las teorías *Funcionalistas* en donde se destaca la importancia de suscribir acuerdos comerciales alrededor de temas de cooperación en temas específicos como por ejemplo los acuerdos de complementación económica o de transferencia de tecnología dados por los enfoques planteados por Mitrany y Haas.

En el contexto internacional en la dimensión mercancías, aflora el término de “trato nacional”, como aquel que nos obliga a pensar en el origen de la mercancía y su consecuente implementación de normas, pues es de vital importancia que para el desarrollo del comercio internacional se tenga claro su procedencia.

Las normas de origen son los criterios necesarios para determinar la procedencia nacional de un producto. Su importancia se explica porque los derechos y las restricciones aplicados a la importación pueden variar según el origen de los productos importados. Las prácticas de los gobiernos en materia de normas de origen pueden variar considerablemente. Si bien se reconoce universalmente el criterio de la transformación sustancial, algunos gobiernos aplican el criterio de la clasificación arancelaria, otros, el criterio del porcentaje ad valorem, y otros, incluso, el criterio de la operación de fabricación o elaboración. En un mundo en proceso de globalización es más importante aún lograr un cierto grado de armonización entre las prácticas adoptadas por los Miembros para aplicar tal prescripción (Organización Mundial de Comercio, 2019).

El desarrollo de los Tratados de Libre Comercio y la aplicación del Trato Nacional debe darse a las mercancías y servicios provenientes de otros Estados miembros de la Organización Mundial del Comercio (Maldonado, 2014).

Complementariamente, es importante destacar la necesidad internacional de protección del medio ambiente, las regulaciones en aspectos de propiedad intelectual, la biodiversidad, la soberanía alimentaria (Galeano, 2006), como temas que se encuentran siempre latentes, pues a pesar de hablar de libre comercio, es necesario que dichos temas garanticen la conservación del medio natural, los derechos de autores y la libertad de elección del consumidor.

### **En temas de Proteccionismo**

El sistema de protección de la industria internacional tiene su origen en las políticas promulgadas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe para impulsar los procesos de industrialización (Ronderos, 2014). El pensamiento económico latinoamericano

planteado por Raúl Prebich, explica que “a los centros nunca les interesó la profundidad social del desarrollo periférico y denunció que ellos no estaban dispuestos a actuar de modo que la periferia dejara de serlo” (Vuskovic, 1987) – llamaremos países del centro a aquellos que apadrinan el libre comercio y países de la periferia a los que se alinean con tendencia proteccionistas – por lo que desde los países de la periferia, habría que implementarse políticas de compensación en la negociación internacional.

Al afirmar que los centros tienen el privilegio de generar progreso tecnológico, nos obligamos a pensar que tienen la capacidad de impulsar mecanismos productivos que ofertan a los países de la periferia de acuerdo sus intereses, por lo que la periferia se subordina en un proceso de negociación, en tanto en cuanto, en las relaciones de intercambio, se ofrece productos con valor agregado a bajo costo confinándoles a aperturar sus economías hacia el ambiente internacional, encaminándolos hacia la búsqueda de inversión extranjera y al comercio internacional de acuerdo a las directrices emitidas en la división internacional del trabajo. Los países de la periferia deberán especializarse en la producción y exportación de bienes primarios (agrícolas, pesca, minerales...) e importar productos de las industrias secundarias (vehículos, vidrio, llantas...) y terciarias (tecnología, servicios...) razón por la cual desde la posición de los países de la periferia habrá que imponerse un sistema que coadyuve al desarrollo de la industria nacional.

Las formas de expresión del sistema proteccionista se asocia con la implementación de tarifas arancelarias, las cuales se podrán expresar en mecanismos tales como: Términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos), además se implementará modalidades arancelarias como: a. Aranceles fijos, cuando se establezca una tarifa única para una subpartida de la nomenclatura aduanera y de comercio exterior; o, b. Contingentes arancelarios, cuando se establezca un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de mercancías importadas o exportadas, y una tarifa diferente a las importaciones o exportaciones que excedan dicho monto.

De otro lado, se podrán implementar medidas no arancelarias para casos específicos en los cuales se haga necesario: Proteger la vida, salud, seguridad de las personas; para garantizar la preservación del medio ambiente, la biodiversidad y la sanidad animal y vegetal; cuando se requiera imponer medidas de respuesta a las restricciones a exportaciones; cuando se requieran aplicar medidas de modo temporal para corregir desequilibrios en la balanza de pagos..., entre otras (Ecuador, 2019).

El instrumento utilizado para la implementación de políticas proteccionistas es el arancel (López & García, 2003), pues a partir de la identificación de las secciones, capítulos, partidas y subpartidas arancelarias, se decide en que posición aplicar los criterios arancelarios o no arancelarios de acuerdo con un sector y mercancía específica.

### **El sector de estudio**

En la presente investigación, se analizará el comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90 de los países de la costa del Pacífico de América del Sur, dejando abierta la posibilidad del manejo de información a nivel de partida arancelaria de seis dígitos 8703.23 debido a las diferencias en clasificación de los países involucrados: Colombia, Ecuador, Perú y Chile. En la descripción técnica se identifica a los vehículos; de una capacidad del cilindro superior a 1.500 cc pero no superior a 3.000 cc.

El modelo que apadrina la investigación es la base de datos relacionales, al abordar la información desde fuentes de datos secundarias extraídas del sistema de información COBUS, permitiéndonos conocer las variables de estudio, sin exclusión de ninguna de ellas, determinando la validación de los objetivos planteados.

Estudiar el comercio internacional de importación en cantidades y precios con el propósito de contextualizar los montos y precios promedios por operación.

Segmentar la información de importaciones por país de origen, proveedores internacionales, principales importadores, aduanas de ingreso y vías de transporte.

Elaborar cubos de información que sirvan como herramienta para comprender los perfiles de importación bajo las características mediadoras relevantes en el desarrollo clúster

Describir las políticas comerciales aplicadas en los países.

## Materiales y Métodos

Tipología	Categoría	Descripción
Enfoque	Cuantitativo	Bases de datos relacionales de las operaciones comerciales de importación de mercancías en cuatro países de Sudamérica.
Por su finalidad	Aplicada	Análisis que deviene de paradigmas de la sociedad global en el enfoque libre comercio y de la dependencia en el contexto proteccionista y su relación con las operaciones comerciales del sector automotriz.
Por las fuentes de información	Documental	Documentos de declaraciones aduaneras de la SENAE (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador), el SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración tributaria del Perú), la DIAN (Dirección de impuestos y aduanas nacionales de Colombia), la Dirección Nacional de Aduanas de Chile.
Por las unidades de análisis	De laboratorio	Importaciones del sector automotriz de los países objeto del estudio. Periodo referencial abril 2018-abril 2019. Número de operaciones: 65.533

CONTINÚA



Por el control de las variables	No experimental	Información originada en las operaciones empresariales realizadas para la Nacionalización de la mercancía, en donde las variables no pueden alterarse en vista de que se originan de documentos públicos
Por el alcance	Descriptivo	Detalla los campos utilizados en los documentos aduaneros, a fin de consolidar la información del sector de estudio.
Por el diseño	Longitudinal	Recolección de información por operación comercial período abril 2018 – abril 2019, por fecha de transacción
Cobertura de las unidades de análisis	Censo	Población objeto de estudio equivalente al 100% de las operaciones de nacionalización.
Procedimiento para la recolección de datos	Bases de datos	Bases de datos relacionales en cuyos campos se encuentra la información de la operación comercial y en cuyas filas se identifica el número de transacciones Realizadas (Codd, 2019).
Procedimiento para el tratamiento de información	Análisis	Tabulación: Simple, cruzada por países de destino, importadores, proveedores internacionales.

Figura 1: Modelo de estudio extraído de (Red cultural Yuracomplexus, 2019)

### Resultados

En la actualidad, el sector automotriz exportador de los países desarrollados ha adoptado diversas estrategias de incursión en mercados emergentes, tal es el caso, de los países de la costa sur del Pacífico en América, variables como la tecnología, variedad de modelos, marcas, precios referenciales..., entre otros, han originado alternativas de posicionamiento, previo a la elección de compra de vehículos. Se analizará las operaciones comerciales de Colombia, Ecuador, Perú y Chile - países de destino - atendiendo a las dimensiones: País de origen, importadores por país de destino, proveedores internacionales por país de destino, algunos ejemplos de CIF unitario..., valorando los montos acumulados de acuerdo a la terminología CIF para el periodo abril 2018 - abril 2019.

### Consideraciones generales

En la región se importa un monto que alcanza los USD3.789.254.215,56 siendo Chile el mayor comprador con el 54,4% de participación, considerándose que su mercado es atípico en vista de que existe un abanico de más de 60 marcas provenientes de países europeos, Estados Unidos, México, Canadá..., entre otras, asociados según el perfil psicográfico que detenta cada una de las marcas “al Sail se lo asocia con una vida nueva, al Tracker con un perfil juvenil, al Citroën con un estilo único, al Cashqai con el hábitat natural, al Nissan Versa con la versatilidad, al Peugeot por la conectividad..” (Economía y Negocios, 2019) consideraciones que permiten identificar las variedades de estilo y percepciones que se utilizan en el mercado chileno.

El segundo país con mayor volumen de importaciones es Colombia con el 31.7%, “vehículos de la gama de transporte en carreteras en los que existe una preferencia de precios medios son los de mayor demanda, el Chevrolet Spark, el Kia Picanto, El Renault Loga, el Renault Sandero y Renault Duster son los mayor vendidos.” (La República, 2019).

El Ecuador alcanza el 7.3% de la cuota de mercado, “los segmentos de automóviles y vehículos utilitarios (SUV) son de mayor preferencia por los consumidores, los modelos coreanos se encuentran liderando las ventas al acoger en sus características elementos como excelentes precios de reventa, innovación tecnológica, diseño vanguardista y garantía del mercado.” (El Universo, 2019).

En Perú se observa el menor índice de participación en el mercado de la población objeto de estudio (6.5%) en vista de que el comportamiento del consumidor en la renovación del parque automotriz se ralentiza a un periodo promedio de “vida útil de 18 años” (Pontificia

Universidad Católica del Perú, 2019) y se ha implementado zonas francas para reacondicionar los vehículos usados.

Tabla 3.1

*Importaciones por país de origen*

VALOR CIF		
PAIS	Suma	% de suma total
CHILE	2061973089,40	54,4%
COLOMBIA	1202381587,43	31,7%
ECUADOR	277428204,73	7,3%
PERU	247471334,00	6,5%
Total	3789254215,56	100,0%

*Nota:* Montos de importación de los países de la costa de Pacífico Sur periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

### Comportamiento de las importaciones por país de origen

En términos regionales, en el mercado chileno se prioriza las marcas de origen asiático, alcanzando entre Japón y Corea del Sur una participación del 24.5% seguidas de vehículos procedentes de Brasil, Alemania y México; el mercado de origen privilegiado por los consumidores colombianos es México (10.5%); en Ecuador se prefiere autos de procedencia coreana (2.2%), japonesa (1.2%) y húngara (1.1%); en el Perú se destaca las importaciones japonesas (2.3%) y brasileñas (1.2%). En las siguientes tablas se presenta la información pormenorizada de las importaciones de cada uno de los países.

Tabla 3.2

*Importaciones chilenas por país de origen*

VALOR CIF		
PAIS: CHILE		
PAIS DE ORIGEN	Suma	% de suma total
ALEMANIA	168074428,43	4,4%
ARGENTINA	8990185,81	0,2%
AUSTRIA	74641,04	0,0%
BELGICA	15439836,79	0,4%
BRASIL	231393978,86	6,1%
CANADA	15883407,97	0,4%
CHILE	67031,00	0,0%
CHINA	117142787,60	3,1%
COLOMBIA	25247184,84	0,7%
COREA DEL SUR	287736042,38	7,6%
ESLOVENIA	762609,76	0,0%

Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90 en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico

Tabla 3.2 (continúa)

ESPAÑA	23348357,43	0,6%
ESTADOS UNIDOS	84206175,04	2,2%
FRANCIA	58200609,10	1,5%
HUNGRÍA	42327443,22	1,1%
INDIA	38347005,82	1,0%
ITALIA	4548627,89	0,1%
JAPON	641703105,93	16,9%
MEXICO	158940036,10	4,2%
PERU	647321,02	0,0%
REINO UNIDO	97956488,54	2,6%
REP.ESLOVAQUIA	7933259,96	0,2%
REPUBLICA CHECA	2807295,88	0,1%
RUMANIA	2031708,08	0,1%
RUSIA	635580,00	0,0%
SUDAFRICA	3421031,89	0,1%
SUECIA	12169820,84	0,3%
THAILANDIA	5192884,76	0,1%
TURQUIA	6744203,42	0,2%
Total	2061973089,40	54,4%

Montos de importación de Chile periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

Tabla

3.3 Importaciones Colombianas por país de origen

VALOR CIF

PAIS: COLOMBIA

PAIS DE ORIGEN	Suma	% de suma total
ALEMANIA	71227595,27	1,9%
ARGENTINA	39321280,12	1,0%
AUSTRIA	1653901,87	0,0%
BELGICA	4710812,74	0,1%
BRASIL	147597676,31	3,9%
CANADA	19929777,01	0,5%
CHINA	6750969,84	0,2%
COSTA RICA	105159,85	0,0%
ECUADOR	10061,97	0,0%
EL SALVADOR	21111,36	0,0%
ESPAÑA	50148749,94	1,3%
ESTADOS UNIDOS	71400500,68	1,9%
FINLANDIA	34396,50	0,0%
FRANCIA	11666597,39	0,3%
HUNGRÍA	35203165,59	0,9%

Tabla 3.3 (continúa)

ITALIA	434031,06	0,0%
JAPON	172035813,52	4,5%
KOREA, REPUBLIC OF KOREA (SOUTH)	30388141,56	0,8%
MEXICO	398709837,80	10,5%
PAISES BAJOS	2496907,96	0,1%
REINO UNIDO	48695516,57	1,3%
REP.ESLOVAQUIA	61799735,59	1,6%
REPUBLICA CHECA	3352394,35	0,1%
RUMANIA	72061,97	0,0%
RUSIA	15389,00	0,0%
SUECIA	15058834,73	0,4%
THAILANDIA	9494137,82	0,3%
VENEZUELA	47029,06	0,0%
Total	1202381587,43	31,7%

Montos de importación de Colombia periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

Tabla 3.4

Importaciones ecuatorianas por país de origen

VALOR CIF

PAIS: ECUADOR

PAIS DE ORIGEN	Suma	% de suma total
ALEMANIA	5242536,54	0,1%
ARGENTINA	6292151,78	0,2%
BELGICA	289542,13	0,0%
BRASIL	100668,48	0,0%
CHINA	7970189,28	0,2%
COLOMBIA	2369158,01	0,1%
ESPAÑA	4933002,30	0,1%
ESTADOS UNIDOS	3217769,28	0,1%
HUNGRIA	40264142,20	1,1%
INDIA	21861586,77	0,6%
INDONESIA	6814735,81	0,2%
ITALIA	1335338,81	0,0%
JAPON	45845403,05	1,2%
KOREA, REPUBLIC OF KOREA (SOUTH)	84039640,61	2,2%
MEXICO	30593838,68	0,8%
PAISES BAJOS	125216,49	0,0%
REINO UNIDO	13798625,19	0,4%
REP.ESLOVAQUIA	347871,77	0,0%
REPUBLICA CHECA	815594,77	0,0%
RUSIA	288292,00	0,0%

Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90 en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico

Tabla 3.4 (continúa)

SUECIA	78421,40	0,0%
THAILANDIA	804479,38	0,0%
Total	277428204,73	7,3%

Montos de importación de Ecuador periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

Tabla 3.5

Importaciones peruanas por país de origen

VALOR CIF

PAIS: PERU

PAIS DE ORIGEN	Suma	% de suma total
ALEMANIA	8811666,00	0,2%
ARGELIA	36580,00	0,0%
ARGENTINA	4818107,00	0,1%
BELGICA	99356,00	0,0%
BRASIL	45937480,00	1,2%
CANADA	382281,00	0,0%
CHILE	11042,00	0,0%
CHINA	60928,00	0,0%
COLOMBIA	19475109,00	0,5%
ESPAÑA	2182461,00	0,1%
ESTADOS UNIDOS	10962384,00	0,3%
FRANCIA	1312956,00	0,0%
HONDURAS	10169,00	0,0%
HUNGRIA	3242604,00	0,1%
INDIA	92292,00	0,0%
INDONESIA	12572689,00	0,3%
ITALIA	86530,00	0,0%
JAPON	86156111,00	2,3%
KOREA, REPUBLIC OF KOREA (SOUTH)	13445363,00	0,4%
MEXICO	25715902,00	0,7%
NUEVA ZELANDA	25955,00	0,0%
REINO UNIDO	3850345,00	0,1%
REP.ESLOVAQUIA	7914156,00	0,2%
RUMANIA	35344,00	0,0%
SUECIA	213480,00	0,0%
TAIWAN	8333,00	0,0%
VENEZUELA	11711,00	0,0%
Total	247471334,00	6,5%

Montos de importación de Perú periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

### Principales importadores de la región

Los principales importadores en la industria automotriz de los países de la región, engloban el 38.40% de la participación referencial del sector, los distribuidores Industria Automotriz Francomecanica, Derco y la Distribuidora Nissan alcanzan la mayor representatividad entre las empresas de mayor volumen comercial.

Tabla 3.6

#### Importadores de la región

RAZON SOCIAL	PAIS DESTINO	Suma	% de suma total
IND.AUTOMOTRIZ FRANCOMECANICA SA	CHILE	220026747,82	5,8%
DERCO S.A.	CHILE	189626161,63	5,0%
NISSAN CHILE SPA	CHILE	176692634,97	4,7%
DISTRIBUIDORA NISSAN S.A.	COLOMBIA	187699978,16	5,0%
MAZDA DE COLOMBIA S.A.S.	COLOMBIA	182858175,49	4,8%
FORD MOTOR COLOMBIA S.A.S.	COLOMBIA	152081380,39	4,0%
GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	ECUADOR	49051482,08	1,3%
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	ECUADOR	45788784,30	1,2%
AYMESA S.A.	ECUADOR	40562119,70	1,1%
TOYOTA DEL PERU S A	PERU	86316237,00	2,3%
SOC. UNIFICADA AUTOMOTRIZ DEL PERU S.A.	PERU	64517931,00	1,7%
EURO MOTORS S.A.	PERU	57915309,00	1,5%

Importadores de la región costa de Pacífico Sur periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

### Principales proveedores de la región

Al hablar de los principales proveedores internacionales es importante destacar el hecho de que por temas operativos logísticos la denominación de quienes se constituyen en empresas de despacho en Chile, se las atribuye tanto a los proveedores comerciales del país de origen como a las empresas navieras, por lo que en la siguiente tabla se ha descartado a las empresas logísticas para incluir únicamente aquellas que se constituyen en los verdaderos oferentes que realizan la negociación internacional. Se destaca la participación de Hyundai Merchant Marine considerada como la empresa que mueve la mayor parte de las exportaciones de Korea del Sur.

Tabla 3.7

#### Proveedores de la región

EMBARCADOR	PAIS DESTINO	Suma	% de suma total
------------	--------------	------	-----------------

Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90 en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico

HYUNDAI MERCHANT MAR	CHILE	669941315,89	17,7%
FORD TRADING COMPANY, LLC	COLOMBIA	131307432,81	3,5%
MAZDA MOTOR CORPORATION	COLOMBIA	182858175,49	4,8%
NISSAN MEXICANA SA DE CV	COLOMBIA	188494826,38	5,0%
HYUNDAI CORPORATION	ECUADOR	65453294,50	1,7%
ITOCHU CORPORATION	ECUADOR	44618343,05	1,2%
NISSAN MEXICANA S.A. DE C.V.	ECUADOR	43388043,73	1,1%
MAZDA MOTOR CORPORATION	PERU	21037154,00	0,6%
RENAULT SOFASA S A S	PERU	19450334,00	0,5%
MITSUI & CO LTD	PERU	10372293,00	0,3%

*Nota:* Proveedores de la región costa de Pacifico Sur periodo abril 2018-abril 2019.

Recuperado de (Cobus Group, 2019).

### Política comercial de la región

En cuanto a la política comercial de los países de la región se identifican diferentes tratamientos arancelarios. En Chile y Perú se carga el 6% de ad\_valorem, en Colombia el 35%, en el caso de Ecuador, en función de los acuerdos comerciales suscritos y la política proteccionista se contextualizan los términos arancelarios de acuerdo al siguiente descriptor:

Tabla 3.8

*Tarifa arancelaria Ecuador*

Descripción	Tasa
MFN duties (Applied)	40
Free-trade agreement duty rate for Andean Community (CAN)	0
Preferential agreement duty rates for Bolivia under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.AM1&AR.PAR4)	30.4
Preferential agreement duty rates for Brazil under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	36.8
Preferential agreement duty rates for Chile under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2
Preferential agreement duty rates for Colombia under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2
Preferential agreement duty rates for Cuba under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2
Preferential agreement duty rates for Mexico under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	36.8
Preferential agreement duty rates for Paraguay under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4&AR.AM3)	30.4
Preferential agreement duty rates for Uruguay under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2

Tabla 3.8 (continúa)



Preferential agreement duty rates for Venezuela under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2
Preferential agreement duty rates for Argentina (AAP.AG2&AAP.CE59)	28
Preferential agreement duty rates for Brazil (AAP.AG2&AAP.CE59)	28
Preferential agreement duty rates for Chile (AAP.AG2&AAP.CE65)	0
Preferential agreement duty rates for Paraguay (AAP.AG2&AAP.CE59)	13.2
Preferential agreement duty rates for Uruguay (AAP.AG2&AAP.CE59)	16.8
Preferential agreement duty rates for Argentina under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	36.8
Preferential agreement duty rates for Panama under Latin American Integration Association (ALADI: AR.CEYC7&AR.PAR4)	35.2

Tarifas arancelarias de Ecuador por acuerdo comercial. Recuperado de (Trademap, 2019)

### Precios referenciales en valor CIF unitario

Tomando como referencia los valores de importación en términos CIF se describe en la tabla siguiente una muestra de precios de vehículos según marca y modelo, situación que permite vislumbrar la brecha existente entre los costos y los precios comerciales en especial en el caso de Ecuador en donde las cargas tributarias y el margen de ganancia de los importadores hacen que el precio de venta al público se incremente aproximadamente en un 100%.

Tabla 3.9

*Precios CIF referenciales en la región*

PAIS	MARCA/MODELO/DESCRIPCIÓN	PRECIO
CHILE	VOLKSWAGE / MODELO VOYAGE THEDLIE1.6	7.305.49
CHILE	HAVAL / STATION WAGON H7L,4X	16.411.30
CHILE	LAD ROVER STATIO WAGO / EVOQUE 2.0L T/C	47.389.00
COLOMBIA	MERCEDEZ BENZ /AUTOMOVIL	34.938.44
ECUADOR	JEEP NISSAN	18.894.50
ECUADOR	MASERATI LEVANTE	67.268.13
ECUADOR	JEEP TOYOTA	19.733.45
PERU	LAND CRUISER PRADO 234 TOYOTA	39.168.00
PERU	VOLVOV40,A-O FAB:2018,A-O MOD:2019	26.127.00

---

PERU	NISSAN SENTRA,VE:SENSE MT, MOD:2019	14.245.00
------	-------------------------------------	-----------

---

Precios CIF referenciales de una muestra de marcas periodo abril 2018-abril 2019. Recuperado de (Cobus Group, 2019).

### Discusión

Al ser el comercio internacional una actividad económica que traspasa las fronteras nacionales para emplazarse en mercados foráneos, necesita de doctrinas de soporte sobre las cuales los gobiernos fundamenten su accionar en la política comercial, en el caso de estudio se encontró tendencias opuestas, tal es el caso de la política implementada por Chile y Perú en el cual se percibe la apertura hacia el libre comercio, pues es notorio que al implementar tarifas arancelarias equivalentes al 6% se da pie al ingreso de vehículos del extranjero. En el caso de Colombia y Ecuador cuyas tarifas arancelarias oscilan entre el 35% y el 40% es notorio el accionar proteccionista que hace que los precios en el sector sufran una gran influencia por parte de los gobiernos.

En los países de la costa sur del Pacífico se privilegia a los vehículos importados desde Japón, incidencia que deviene de la dispersión marcada en la preferencia del mercado chileno, el 24.9% de las importaciones de la región se origina del mercado japonés. Marcas como Mazda, Toyota, Subaru, Suzuki, Nissan, Jeep, Mitsubishi..., se constituyen en las de mayor preferencia. Por otro lado, el segundo país de origen de mayor relevancia es México con un 15.5% de las importaciones en la región, siendo su principal comprador Colombia, marcas como: Ford, Nissan, Volkswagen, Audi, Chvrolet, Honda..., son importadas desde México.

Al hablar de Ecuador se destaca a Corea del Sur como el principal proveedor internacional, alcanzando un monto equivalente a USD84.039.640.00 con sus marcas Hyundai, Kia y Ssangyong.

La investigación denota el comercio internacional de importación en cantidades y precios de los vehículos a los países de la costa sur del Pacífico.

En los resultados se establece la información de la segmentación por país de origen, proveedor, principales importadores, adunas de ingreso y vías de transporte.

## Lista de referencias

- Cobus Group. (29 de 06 de 2019). *Commercial Business*. Obtenido de <https://www.cobusecuador.ec/home>
- Codd, E. (07 de 06 de 2019). *Manual de gestion de base de datos*. Obtenido de <http://jorgesanchez.net>
- Díaz, A. (2013). Religión, adversidad y libre comercio en America Latina. *Iberóforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, 131-155.
- Economía y Negocios. (29 de 06 de 2019). *Quienes compran los autos en Chile*. Obtenido de [www.economiaynegocios.cl](http://www.economiaynegocios.cl)
- Ecuador. (2019). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e inversiones*. Quito: Registro oficial.
- El Universo. (29 de 06 de 2019). *Tendencias*. Obtenido de [www.eluniverso.com](http://www.eluniverso.com)
- Falconí, F., & Jácome, H. (2005). El tratado de Libre Comercio éva porque va? *Iconos* , 9-18.
- Galeano, J. (2006). Medio ambiente en el Tratado de Libre Comercio. *Prolegómenos. Derechos y Valores*, 185-305.
- La República. (29 de 06 de 2019). *Los carros mas vendidos del 2018*. Obtenido de [www.larepublica.co](http://www.larepublica.co)
- López, I., & García, B. (2003). Protección arancelaria e importaciones en el economía gallega. *Revista Galega de Economía* , 1-21.
- Maldonado, M. (2014). Las reglas de origen en los tratados de Libre Comercio. *Revista de Derecho* , 32-50.
- Marín, M. (2013). La protección de los consumidores dinancieros. *EL ÁGORA USB*, 459-484.
- Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) *Yura: Relaciones internacionales*, 5(1), 1 - 20.
- Organización Mundial de Comercio. (13 de 05 de 2019). *Información técnica sobre las normas de origen*. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_info_s.htm)
- Pontificia Universidad Católica del Perú. (29 de 06 de 2019). *Bitácora 2021*. Obtenido de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/rambaldi/2008/11/10/el-peru-tiene-los-carros-mas-viejos/>
- Red cultural Yuracomplexus. (15 de 05 de 2019). *Revista*. Obtenido de [yura.website](http://yura.website)
- Ronderos, C. (2014). Proteccionismo en la industria automotriz colombiana . *Forum Empresarial* , 21-52.
- Trademap. (30 de 06 de 2019). *Tariff Line Duties*. Obtenido de <http://tao.wto.org/report/TariffLines.aspx>
- Vuskovic, P. (1987). Raúl Prebich y su teoría del capitalismo periférico. *Comercio Exterior*, 409 - 413.