



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE  
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN  
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR  
PORTADA**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN  
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR**

**TEMA**

**ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE  
AUTOMOVILES CHINOS Y SU IMPACTO EN EL MERCADO  
NACIONAL, PERÍODO 2015 – 2019**

**TUTOR**

**M.SC. LÁZARO ULISES MUÑOZ CARINE**

**AUTOR**

**JULIO ARTURO LÓPEZ BENÍTEZ**

**GUAYAQUIL**

**2021**



## REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS

**TÍTULO Y SUBTÍTULO:**

Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019.

**AUTOR:**

Julio Arturo López Benítez

**REVISORES O TUTORES:**

M. Sc. Lázaro Ulises Muñoz Carine

**INSTITUCIÓN:**

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

**Grado obtenido:**

Ingeniero en Comercio Exterior

**FACULTAD:**

Ciencias Administrativas

**CARRERA:**

Comercio Exterior

**FECHA DE PUBLICACIÓN: 2021**

**N. DE PAGS: 115 págs.**

**ÁREAS TEMÁTICAS:** Educación Comercial y Administración

**PALABRAS CLAVE:** Balanza comercial, Relaciones económicas internacionales, Comercio internacional, Vehículo automotor.

**RESUMEN:** El presente estudio se realizó como un análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y el impacto subyacente en el mercado ecuatoriano, definido sobre el período 2015 – 2019. El marco teórico se presentó con la exposición de estudios referenciales sobre el comercio internacional del Ecuador en el mercado automotriz, y la relación de intercambio de vehículos con el mercado chino; se presentó la teoría del crecimiento económico que incide de manera directa en el crecimiento del mercado nacional. La revisión metodológica es de tipo exploratoria y descriptiva y el enfoque de la investigación es cualitativo – cuantitativo, usando la técnica de investigación de la encuesta y el instrumento el cuestionario de 10 preguntas, en donde la población fue la industria automotriz, específicamente para la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en la ciudad de Guayaquil y la muestra fue de 13 concesionarias que cumplen estas características. Los resultados obtenidos fueron que los importadores y comercializadores de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil, están totalmente de acuerdo en un 38,5%, que el Estado sí brinda las facilidades para promover sus importaciones y el 61,5% dijo estar totalmente de acuerdo en que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos, ya que se han podido comercializar vehículos para todos los segmentos comerciales con precios adaptados a la economía local. El informe final trata de la aplicación del Modelo ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones) para desarrollo comercial en el comercio bilateral Ecuador – China

<b>N. DE REGISTRO (en base de datos):</b>	<b>N. DE CLASIFICACIÓN:</b>	
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
<b>CONTACTO CON AUTOR:</b> Julio Arturo López Benítez	<b>Teléfono:</b> 0995649899	<b>E-mail:</b> jlopezbe@ulvr.edu.ec administracion@transgom.com.ec
<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	<b>Mg. Oscar Machado Alvarez, Decano</b> <b>Teléfono: 2596500 Ext. 201</b> Decanato <b>E-mail: omachadoa@ulvr.edu.ec</b> <b>Ph.D. Mónica Villamar Mendoza, Directora de carrera de Comercio Exterior</b> <b>Teléfono: 2596500, Ext. 264</b> <b>E-mail: mvillamarm@ulvr.edu.ec</b>	

**Quito:** Av. Whymper E7-37 y Alpallana, edificio Delfos, teléfonos (593-2) 2505660/ 1; y en la Av. 9 de octubre 624 y carrión, Edificio Prometeo, teléfonos 2569898/ 9. Fax: (593 2) 2509054

# CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

Lopez Benitez - Muñoz Carine

## INFORME DE ORIGINALIDAD

**5%**

INDICE DE SIMILITUD

**5%**

FUENTES DE INTERNET

**1%**

PUBLICACIONES

**2%**

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

**1**

**1library.co**

Fuente de Internet

**1%**

**2**

**buenasnuevassiempre.com**

Fuente de Internet

**<1%**

**3**

**comunidad.todocomercioexterior.com.ec**

Fuente de Internet

**<1%**

**4**

**theibfr.com**

Fuente de Internet

**<1%**

**5**

**happylibnet.com**

Fuente de Internet

**<1%**

**6**

**qdoc.tips**

Fuente de Internet

**<1%**

**7**

**www.uco.es**

Fuente de Internet

**<1%**

**8**

**Submitted to Universidad San Jorge**

Trabajo del estudiante

**<1%**

**9**

**Submitted to National University College -**

**<1%**

Firma:

  
\_\_\_\_\_

M. Sc. Lázaro Ulises Muñoz Carine

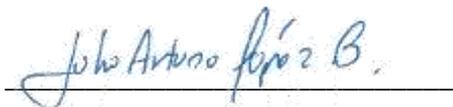
C.C.

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado: **Julio Arturo López Benítez**, declara bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación corresponde totalmente a la suscrita y se responsabiliza con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cede los derechos patrimoniales y de titularidad a la UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor:



Julio Arturo López Benítez

C.C. 092058898-5

## CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.

### **CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, periodo 2015 - 2019**, presentada por el, como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de **INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR**, encontrándose apta para su sustentación.

Firma:



---

M. Sc. Lázaro Ulises Muñoz Carine

C.C.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecido infinitamente con Dios, por darme la confianza, sabiduría y la fuerza de voluntad necesaria para terminar este proceso y alcanzar este objetivo muy importante para mi vida personal y profesional.

A mi familia, por darme las fuerzas y el aliento para continuar adelante; por ser ellos la razón fundamental de obtener este logro.

A mi tutor, por brindarme su tiempo, por guiarme en cada paso del proceso de este trabajo, y haberme impulsado a que cierre este ciclo para lograr obtener mi título.

A mis profesores, que estuvieron presentes en el progreso de mi carrera universitaria compartiendo momentos agradables no solo dentro del aula, y a su vez siempre estuvieron con algún consejo.

A mis compañeros, que a lo largo de la vida universitaria estuvieron a mi lado para apoyarme dentro y fuera de las aulas.

*Arturo López*

## **DEDICATORIA**

Dedico el presente trabajo de tesis a mis padres, quienes siempre han estado presentes brindándome su apoyo incondicional en cada momento de mi vida, pero en especial lo dedico con todo mi corazón a mi madre, pues sin ella no lo había logrado. Tu bendición a diario a lo largo de mi vida me protege y me lleva por el camino del bien.

A mis abuelos, que son un pilar fundamental en mi vida, alentándome a seguir adelante fijándome metas no solo en lo personal sino en lo profesional.

A mi hijo, mi gran orgullo y motivación para salir adelante, me impulsas siempre a superarme para ser el ejemplo digno de imitar.

A mi novia, por estar siempre dispuesta a ayudarme cuando lo necesite, por impulsarme a ser mejor cada día y a su vez presionarme a la culminación del trabajo investigativo.

*Arturo López*

# ÍNDICE GENERAL

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	v
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
DEDICATORIA .....	viii
ÍNDICE GENERAL.....	ix
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I.....	2
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	2
1.1. Tema.....	2
1.2. Planteamiento de problema .....	2
1.3. Formulación del problema.....	5
1.4. Sistematización del problema.....	5
1.5. Objetivo general .....	6
1.6. Objetivos específicos.....	6
1.7. Justificación.....	6
1.8. Delimitación del problema .....	8
1.9. Idea a defender .....	9
1.10. Línea de Investigación.....	9
CAPÍTULO II .....	10
MARCO TEÓRICO.....	10
2.1. Marco teórico referencial .....	10
2.2. Fundamentación teórica.....	14
2.2.1. Teoría del crecimiento económico de mercado .....	14
2.2.1.1. Crecimiento económico y su relación con el comercio internacional: modelo de crecimiento Harrod – Domar.....	14

2.2.1.2. Modelo de crecimiento económico de dos brechas en comercio exterior .....	16
2.2.2. Teoría tradicional del desarrollo comercial internacional .....	18
2.2.2.1. Teoría del crecimiento neoclásico de Solow.....	19
2.2.3. Crecimiento endógeno: Nueva teoría del desarrollo de comercio exterior .....	20
2.2.3.1. Escuela de promoción de exportaciones .....	21
2.2.3.2. Críticas de la escuela de promoción de exportaciones.....	23
2.2.3.3. Escuela de crecimiento direccionado a las importaciones .....	24
2.2.4. Crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial del Ecuador.....	27
2.2.4.1. Intercambio comercial Ecuador – China: Importaciones para desarrollo de comercio exterior.....	30
2.2.5. Síntesis literaria .....	34
2.2. Marco Conceptual .....	37
2.2.1. Comercio internacional.....	37
2.2.2. Política comercial nacional.....	37
2.2.3. Liberalización comercial .....	37
2.2.4. Industrialización por sustitución por importaciones.....	38
2.2.5. Globalización de mercado .....	39
2.2.6. Mercado emergente .....	39
2.3 Marco legal.....	39
2.3.1. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.....	40
CAPÍTULO III.....	43
MARCO METODOLÓGICO .....	43
3.1. Tipo de investigación .....	43
3.2. Enfoque de la investigación.....	43
3.3. Técnicas e instrumentos de investigación .....	44
3.4. Población y muestra .....	44
3.5. Encuesta.....	46
3.5.1 Primera pregunta.....	47

3.5.2 Segunda pregunta.....	48
3.5.3 Tercera pregunta .....	49
3.5.4 Cuarta pregunta.....	50
3.5.5 Quinta pregunta .....	51
3.5.6 Sexta pregunta .....	52
3.5.7 Séptima pregunta .....	53
3.5.8 Octava pregunta .....	54
3.5.9 Novena pregunta .....	55
3.5.10 Décima pregunta.....	56
3.6 Síntesis de resultados de encuesta .....	57
3.9 Diagnóstico de estado situacional actual .....	61
CAPÍTULO IV .....	64
INFORME FINAL .....	64
4.1 Aspectos fundamentales de análisis .....	64
4.2 Propuesta de modelo de desarrollo comercial .....	66
4.2.1 Modelo ISI, de industrialización por sustitución de importaciones para desarrollo comercial en el comercio bilateral Ecuador – China.....	66
4.2.1.1 Estructura de desarrollo comercial en importaciones de automóviles chinos .....	68
4.2.2 Estrategia de importación .....	70
4.2.2.1 Estructura de conducta – desempeño para estrategia de importación .....	73
4.2.3 Ejecución de modelo ISI de desarrollo comercial .....	77
4.2.3.1 Análisis financiero basado en el modelo ISI.....	81
CONCLUSIONES .....	85
RECOMENDACIONES .....	87
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	88
ANEXOS.....	96

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Importación de vehículos chinos e incidencia de mercado.....	4
<b>Tabla 2.</b> Delimitación de la investigación.....	9
<b>Tabla 3.</b> Importaciones del Ecuador.....	28
<b>Tabla 4.</b> Importaciones de China a Ecuador .....	32
<b>Tabla 5.</b> Descripción de concesionarios – importadores de vehículos chinos .....	45
<b>Tabla 6.</b> Datos estadísticos de facilidades para promoción de importaciones .....	47
<b>Tabla 7.</b> Datos estadísticos de fomento de competitividad de mercado.....	48
<b>Tabla 8.</b> Datos estadísticos de dinamización de la economía .....	49
<b>Tabla 9.</b> Datos estadísticos de desarrollo de mercado.....	50
<b>Tabla 10.</b> Datos estadísticos de mejoramiento de capacidad competitiva .....	51
<b>Tabla 11.</b> Datos estadísticos de facilidades para promoción de importaciones ...	52
<b>Tabla 12.</b> Datos estadísticos de incremento de calidad de vehículos chinos .....	53
<b>Tabla 13.</b> Datos estadísticos de desarrollo económico – productivo .....	54
<b>Tabla 14.</b> Datos estadísticos de formación de frente comercial CAN .....	55
<b>Tabla 15.</b> Datos estadísticos de beneficio de mayor acceso y asequibilidad .....	56
<b>Tabla 16.</b> Datos estadísticos de beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos .....	57
<b>Tabla 17.</b> Situación actual de mercado de vehículos chinos .....	62
<b>Tabla 18.</b> Estrategia de importación por sustitución.....	71
<b>Tabla 19.</b> Productos sustitutivos a importación de vehículos chinos.....	75
<b>Tabla 20.</b> Codificación de productos sustitutivos .....	77
<b>Tabla 21.</b> Ejecución del modelo ISI para proceso de actualización con las motivaciones para la IED .....	79
<b>Tabla 22.</b> Análisis financiero.....	77

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Evolución del mercado automotriz ecuatoriano .....	3
<b>Figura 2.</b> Importaciones de Ecuador en miles de millones de dólares .....	29
<b>Figura 3.</b> Importaciones de consumo de China a Ecuador.....	31
<b>Figura 4.</b> Mercado automotor ecuatoriano, comparativa incremental .....	33
<b>Figura 5.</b> Evolución de las importaciones de vehículos chinos. ....	35
<b>Figura 6.</b> Facilidades para promoción de importaciones de automóviles .....	47
<b>Figura 7.</b> Fomento de competitividad de mercado.....	48
<b>Figura 8.</b> Dinamización de la economía a través de oferta y demanda.....	49
<b>Figura 9.</b> Desarrollo de mercado en período 2015 – 2019.....	50
<b>Figura 10.</b> Mejoramiento de capacidad competitiva de mercado .....	51
<b>Figura 11.</b> Facilidades adquisitivas para compradores de vehículos chinos.....	52
<b>Figura 12.</b> Incremento de calidad de vehículos chinos .....	53
<b>Figura 13.</b> Beneficio de desarrollo económico – productivo de relaciones comerciales Ecuador – China.....	54
<b>Figura 14.</b> Formación de frente comercial de bloque CAN para negociación de importaciones de vehículos chinos.....	55
<b>Figura 15.</b> Beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales.....	56
<b>Figura 16.</b> Balanza comercial no petrolera China – Ecuador .....	67
<b>Figura 17.</b> Productos de sustitución para componentes de importación.....	69
<b>Figura 18.</b> Participación de las importaciones de materias primas y bienes de capital por destino (%) .....	74
<b>Figura 19.</b> Ejecución del modelo ISI de desarrollo comercial .....	78
<b>Figura 20.</b> Modelo ISI para fomento de competitividad.....	80

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Anexo 1.</b> Encuesta .....	96
<b>Anexo 2.</b> Guía de preguntas de entrevista .....	98
<b>Anexo 3.</b> Importación de vehículos chinos.....	99
<b>Anexo 4.</b> Comercialización de vehículos chinos .....	99
<b>Anexo 5.</b> Comercialización de vehículos chinos en Ecuador .....	100
<b>Anexo 6.</b> Comercialización de vehículos chinos en Ecuador .....	100
<b>Anexo 7.</b> Apogeo comercial de marcas chinas de vehículos en Ecuador .....	101
<b>Anexo 8.</b> Comercialización de vehículos chinos .....	101

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio se realiza como un análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y el impacto subyacente en el mercado ecuatoriano, definido sobre el período 2015 – 2019, como el de mayor fortalecimiento de este gran mercado internacional en la cobertura de vehículos en el Ecuador, como elemento de renovación de parque automotor y generación de innovación y tecnología para el sector automotriz nacional. Cabe destacar que China se convirtió en el mayor productor y mercado de automóviles del mundo en 2009, con ventas anuales de casi 14 millones de vehículos para todos los países del mundo (Organización Mundial del Comercio, 2018).

El mercado automotriz chino sigue expandiéndose en 2010 y llega a América Latina con mayor énfasis a partir de 2013 – 2015, fomentando desarrollo tecnológico, competitividad y asequibilidad para todos los segmentos y grupos de mercado en nichos de todos los estratos económico para la adquisición de vehículos y repuestos relacionados. Por ello, a partir de 2015, las importaciones de automóviles chinos se afianzan en el Ecuador, creando una situación de competencia sin precedentes para el resto del mercado nacional. El crecimiento de la industria automotriz china se ha visto impulsado principalmente por la creciente demanda interna derivada del aumento de los ingresos, una clase media en crecimiento y por las políticas industriales de apoyo del gobierno chino.

Es sobre tal escenario que el Ecuador se replantea la importancia de este mercado internacional, para la introducción de vehículos que aporten tecnología, variedad, innovación y precios asequibles para la población nacional, creando mayor competitividad de mercado y obligando al mercado automotriz nacional a dinamizar sus economías para adaptarse a la evolución de productos asequibles y de calidad. Por tanto, el presente estudio busca fomentar la competitividad de mercado en el sector automotriz nacional, creando además un espacio para el desarrollo y crecimiento de la industria local, como una herramienta complementaria en la expansión del mercado ecuatoriano. El objetivo del presente estudio es analizar las importaciones de automóviles chinos, determinando su impacto en el mercado nacional, y con ello fomentar la promoción del intercambio comercial bilateral.

# CAPÍTULO I

## DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1. Tema

Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019.

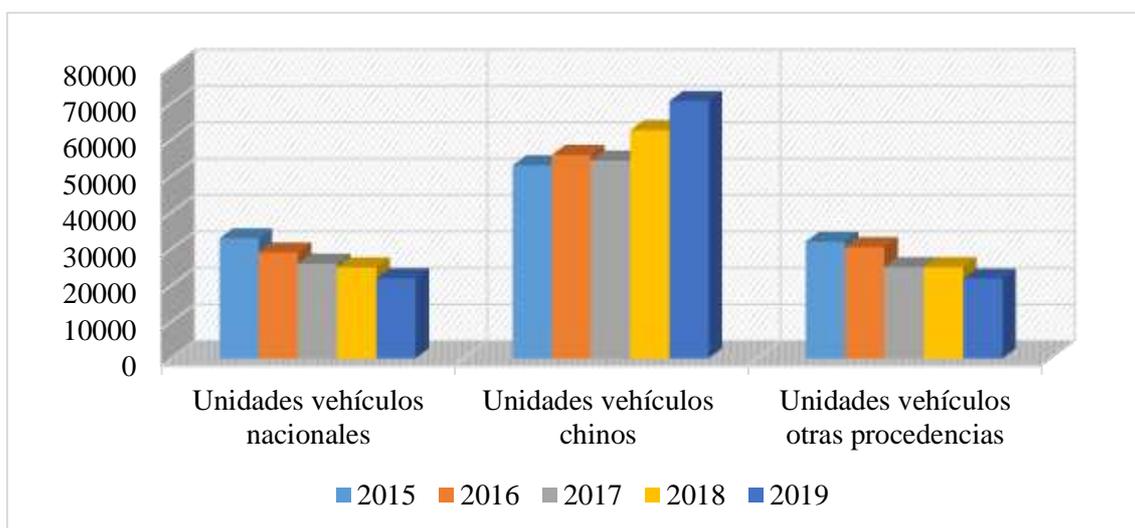
### 1.2. Planteamiento de problema

Las relaciones diplomáticas entre Ecuador y la República Popular China, se establecieron de manera formal el 2 de enero de 1980, y desde aquel entonces se han estrechado lazos comerciales para impulsar el intercambio de bienes, productos y servicios entre los dos países (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019). Uno de los principales sectores comerciales que se ha explotado de las relaciones comerciales bilaterales, es el de vehículos chinos, que debido a sus precios competitivos en relación precio – calidad – producto, han resultado interesantes al público ecuatoriano, posicionándose dentro del mercado de vehículos para el parque automotor nacional.

Según datos del Banco Central del Ecuador (2019), la importación de vehículos chinos se posicionó como el principal proveedor de vehículos para el mercado automotor ecuatoriano, estimándose que, para enero de 2019, el país importó US\$15,8 millones en vehículos chinos (solo ese mes). Con esta cifra, la importación de vehículos chinos se posicionó con el 19,2% de compras al exterior, desplazando a importaciones de vehículos de mercados tradicionales como Corea del Sur o Japón y con ello, para diciembre de 2019, el gigante asiático ya se presentaba como el principal mercado internacional de compra de vehículos para Ecuador. A partir de ello, se ha generado una fuerte competitividad comercial entre las importaciones de vehículos de China y el ensamblaje de vehículos nacionales.

El problema radica en el desajuste de competitividad comercial que constituye la importación de vehículos chinos y el mercado nacional de vehículos (donde se posiciona Chevrolet como principal ensambladora de vehículos nacionales) y además otros mercados de importación de vehículos para Ecuador (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019). Debido a que las importaciones chinas de automotores resultan cada vez mayores en atracción de compra, especialmente debido a sus atractivos precios, que, en consideración de distintas perspectivas literarias, puede ser estimado como una competencia a revisar para la economía y el comercio internacional.

Por tanto, entre 2015 – 2019, la industria de ensamblaje ecuatoriana cayó 77% y a partir de esa fecha fue ocupada en su mayoría por vehículos importados desde China, causando una seria afectación de competitividad al mercado automotor ecuatoriano (Banco Central del Ecuador, 2019). Esto se ha visto reflejado en la producción de vehículos nacionales, que según el BCE (2019) para septiembre de 2019 llegó a 2.069 unidades, mientras que las importaciones de vehículos procedentes de China alcanzaron las 9.709 unidades. Esto representa el descenso de competitividad comercial del mercado nacional frente a la importación de vehículos de China.



**Figura 1.** Evolución del mercado automotriz ecuatoriano en el período 2015 – 2019

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

A partir del año 2016, la industria automotriz ecuatoriana tuvo su año más complicado, ensamblando 26,000 unidades, frente a las 76,252 de 2010, debido al incremento de las importaciones de vehículos chinos que en la actualidad representan aproximadamente el

35% del mercado automotor nacional, dejando de lado a sectores de vehículos tradicionales, que han sido reemplazados en ventas debido a los costos de mercado con que ingresan los vehículos chinos al país sobre la base de cooperación entre China y Ecuador que se fortaleció en la última década, y que se intensificó comercialmente desde 2015 – 2017, presentando una desaceleración del intercambio comercial bidireccional desde 2018 – 2019, pero sin afectar a productos de tecnología como la importación de vehículos hacia Ecuador (Consejo Chino para la Promoción del Comercio, 2015).

Por tal razón, y adecuado, con una proyección de incremento a futuro, el mercado de vehículos chinos ha impactado de manera directa en la industria nacional automotriz, especialmente para la ensambladora Chevrolet, que aún mantiene el 30% del mercado ecuatoriano (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019). Es por ello, que la tabla 1, presenta los datos de importación de vehículos en el mercado nacional y su incidencia para el desarrollo comercial internacional del Ecuador en el período 2015 – 2019 en el posicionamiento de un mercado integrado y globalizado, donde el país debe observar su estabilidad comercial frente a potencias de carácter internacional como la República Popular China y el valor del mercado automotriz nacional.

**Tabla 1.**

*Importación de vehículos chinos e incidencia en mercado automotor nacional*

Descripción	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Unidades vehículos nacionales</b>	32965	29064	26000	24985	21955
<b>Unidades vehículos chinos</b>	52982	55841	54285	62645	70654
<b>Unidades vehículos otras procedencias</b>	32000	30550	25045	25045	21871

*Fuente:* Banco Central del Ecuador (2019)

En consecuencia, el presente trabajo de titulación pretende evaluar la situación actual del mercado nacional automotor sobre la base de competitividad que ha planteado el mercado chino en la introducción de vehículos al Ecuador, como un elemento que ha revolucionado a la industria y al consumo nacional, sobre las bases de la relación costo – beneficio para la estimación del público objetivo proyectado y de su impacto en la economía nacional, considerando que la industria automotriz constituye uno de los rubros económicos más importantes en la aportación del PIB nacional. Por lo que no se puede desestimar su incidencia en la generación de recursos que benefician a la sociedad en generación de empleo e innovación tecnológica, que es el plus que adhiere el mercado chino en el Ecuador.

### **1.3. Formulación del problema**

¿Cómo la evolución de la importación de automóviles chinos ha impactado en la competitividad y desarrollo comercial del mercado automotriz nacional?

### **1.4. Sistematización del problema**

De acuerdo con la identificación del problema principal que lleva a realizar esta investigación se suman tres interrogantes que ayudarán a entender y determinar los objetivos generales y específicos de una manera más clara y precisa:

- ¿Cuáles han sido los antecedentes de comercio exterior del Ecuador en relación con el intercambio comercial de vehículos de procedencia china?
- ¿Cómo se determinan la competitividad económica y comercial de las importaciones de vehículos chinos frente a la industria automotriz ecuatoriana?
- ¿Por qué una revisión del marco regulatorio de comercio bilateral Ecuador – China, podría ofrecer mayores beneficios a las importaciones de vehículos sin impactar negativamente a la industria local?

## **1.5. Objetivo general**

Analizar las importaciones de automóviles chinos determinando su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019, para la compensación del déficit de la balanza comercial ecuatoriano-china.

## **1.6. Objetivos específicos**

- Revisar la literatura de crecimiento económico que fundamente el desarrollo de mercado actual en importaciones y exportaciones del Ecuador.
- Diagnosticar el estado situacional actual de las importaciones de automóviles chinos el mercado nacional en el período 2015 – 2019.
- Proponer un modelo de desarrollo comercial que fortalezca la competitividad del mercado automotriz nacional frente a las importaciones de vehículos chinos.

## **1.7. Justificación**

El presente estudio se justifica debido al crecimiento y desarrollo que el mercado internacional chino ha presentado en la última década, especialmente sobre el intercambio comercial en mercados emergentes como los de América Latina. Sobre este escenario, los productos manufacturados y tecnológicos representan el mayor segmento de producción china para la comercialización, específicamente para este estudio sobre la introducción de automóviles chinos en el mercado ecuatoriano en el periodo 2015 – 2019, situación que ha incrementado la competitividad en calidad, producción y ventas para todas las gamas y segmentos de automóviles que se comercializan en el Ecuador. A través de ello, se busca conocer la incidencia de las importaciones de vehículos procedentes de la República Popular China en el mercado automotriz nacional, debido al impacto que ha presentado, desplazando a industrias nacionales e internacionales reconocidas que operan a nivel local.

La importancia de este estudio referente al mercado de automóviles y las importaciones hacia el Ecuador desde China, se ha estructurado con el propósito de promover el crecimiento del comercio exterior por parte del país. En base a dicho escenario, se pretende fundamentar el fortalecimiento comercial del mercado internacional, mediante una perspectiva de aporte de innovación, tecnología y competitividad, reflejando los beneficios que generan las importaciones de estos vehículos chinos, aportando al intercambio de tecnología, renovación del parque automotor, mayor competitividad de mercado y fortalecimiento de la productividad en vehículos para desempeño de labores en general, junto con el aporte a una disminución de la brecha de la balanza comercial que actualmente existe entre Ecuador y China.

A través de este estudio, se aporta al acervo del conocimiento en comercio exterior, con un enfoque cuantitativo – cualitativo, que fomente el crecimiento de mercado nacional y promueva el intercambio comercial entre uno de los mercados más importantes del mundo y Ecuador como puerta hacia América Latina, manteniendo una balanza comercial equitativa que no reste competitividad al sector automotriz nacional, y continúe brindando vehículos nuevos, con calidad y tecnología de reconocimiento internacional. La necesidad radica en la renovación de un mercado en constante evolución en todo el mundo, considerando que el segmento comercial de automóviles es uno de los de mayor crecimiento, competitividad e innovación que aporta productos de alta tecnología y capacidad al Ecuador.

El beneficio del intercambio comercial con el gigante asiático ofrece a la ciudadanía vehículos de todo tipo y en todas las gamas, que en marcas tradicionales resultan en elevadas cuantías. Por ello, la necesidad de fortalecer las relaciones comerciales entre China y Ecuador es fundamental para el desarrollo socioeconómico nacional, sin dejar de observar el mantenimiento de las demás marcas importadoras de vehículos en el país, que deben mantener su posicionamiento de mercado y ofrecer productos competitivos en calidad y financiamiento para la sociedad en general. Consecuentemente, los beneficiarios del estudio resultan todos aquellos relacionados con el acervo literario del comercio internacional para el fortalecimiento de mercado en una economía de competitividad para el sector de automóviles, donde la ciudadanía de manera general

puede acceder a productos competitivos internacionalmente, con calidad y tecnología en todas las categorías de gamas para vehículos.

Es por ello, que los beneficiados corresponden a la ciudadanía que puede acceder a un producto que responde a todas las necesidades de cada comprador, manteniendo un crecimiento de mercado y generando la oferta y demanda con el mayor mercado del mundo. Asimismo, el beneficio se refleja en todos los sectores de la economía, específicamente el sector automotriz que se ve fortalecido en las importaciones de productos que incrementan la competitividad de mercado en el Ecuador, obligando a las demás marcas de vehículos que son importados y ensamblados en el país, a promover mejores ofertas y ofrecimientos de productos en precios, calidad, tecnología y garantías. Por ello, los beneficiarios constituyen un amplio segmento del mercado nacional que se ha visto motivado a emprender en mayores ofertas y obligaciones financieras, con el propósito de mantenerse en continuo crecimiento en un mercado altamente competitivo en todo el mundo.

El aporte literario de este estudio se fundamenta en la teoría del crecimiento económico de mercado y relación con el comercio internacional, determinando una perspectiva de desarrollo del comercio que mantiene un alto estándar de calidad, productividad, innovación e incidencia social y económica, para el mantenimiento de la oferta y demanda de un producto de gran necesidad en el mercado. En consecuencia, este estudio se adecua al acervo del conocimiento de comercio exterior, enfocado en las importaciones nacionales, específicamente de vehículos chinos que representa un segmento del comercio nacional significativo y fundamental para el desarrollo y movilidad de la población y producción, basados en el Convenio de Cooperación para la Promoción de Comercio, vigentes desde 2015 entre Ecuador y China, y que ha sido uno de los elementos esenciales para el fortalecimiento de intercambio productos chinos a Ecuador (Consejo Chino para la Promoción del Comercio, 2015).

## **1.8. Delimitación del problema**

Se llevará a cabo en análisis de competitividad de las importaciones de vehículos chinos al mercado automotor del Ecuador, a través de la evaluación de los resultados

económicos y comerciales de la industria automotriz nacional en la última década de intercambio comercial entre China y Ecuador.

**Tabla 2.**

*Delimitación de la investigación*

Campo	Comercio Exterior
Área	Industria automotriz
Aspecto	Evolución de importaciones de automóviles chinos
Tema	Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019.
Temporal	2015 – 2019
Geográfico	Guayaquil
Teórico	Política de comercio exterior del Ecuador
Práctico	Estadísticas de exportaciones y desarrollo económico nacional.

*Elaborado por:* López (2021)

## **1.9. Idea a defender**

La evolución de las importaciones de automóviles chinos ha impactado de manera directa en el mercado automotriz nacional, generando renovación del parque automotor nacional e implementando mayor competitividad en el sector productivo y comercial.

## **1.10. Línea de Investigación**

Para la investigación del análisis de competitividad de las importaciones de vehículos chinos al mercado automotor del Ecuador, se ha aplicado la Línea 4 de investigación (Desarrollo estratégico empresarial) integrado a la línea de la Facultad para comercio exterior y negocios globales y locales (Universidad Laica Vicente Rocafuerte, 2019).

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Marco teórico referencial

El presente capítulo inicia con la exposición de estudios referenciales sobre el comercio internacional del Ecuador en el mercado automotriz, evidenciando su importancia en el dinamismo económico bilateral nacional, especialmente en relación con el intercambio de vehículos con el mercado chino. Posteriormente, se presenta la fundamentación teórica con una reseña del desarrollo de la teoría del crecimiento económico que incide de manera directa en el crecimiento del mercado nacional.

Asimismo, continúa con un análisis de la relación entre el comercio exterior (importaciones y exportaciones) y el crecimiento, tal como lo analizan algunas de las principales teorías del crecimiento económico de mercado, como el modelo Harrod-Domar, el modelo de dos brechas, la teoría del crecimiento neoclásico, la teoría del crecimiento de Solow y la nueva teoría del crecimiento. Luego se discuten las principales ideas y críticas de la evolución del mercado internacional en el desarrollo comercial bilateral en un contexto globalizado, observando la importancia del mercado chino en el mundo y la incidencia del intercambio de productos, bienes y servicios (específicamente vehículos), con América Latina y Ecuador.

El primer estudio referencial se denomina: “Cambio de la dependencia comercial ecuatoriana de Estados Unidos hacia China”, presentada por Eduardo Terán Yépez en la Escuela Multilingüe de Negocios y Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. En este estudio, se analiza el incremento del intercambio comercial de importaciones y exportaciones entre Ecuador y China, que se fortaleció desde el año 2007, incrementando los productos, bienes y servicios provenientes del país asiático hacia el mercado ecuatoriano, previendo con ello, el cambio de la prioridad comercial con Estados Unidos. Este patrón de comercio exterior nacional se acrecentó con el pasar de los años, y hasta la actualidad ha mantenido al mercado chino

como uno de los principales socios comerciales del país en el escenario mundial (Terán, 2015).

En este estudio cualitativo, se puso de manifiesto la importancia del mercado chino en el mundo, constituyéndose como el más grande y globalizado, por encima de Estados Unidos y su otrora papel predominante en América Latina. Por tanto, la dependencia comercial del Ecuador se ha fundamentado en la relación calidad – precio que ofrece el mercado chino, sobre lo cual, el costo del intercambio comercial es más asequible para el comercio interno, especialmente en el mercado automotriz, donde los vehículos chinos han ganado y continúan ganando gran presencia en el mercado nacional, desplazando marcas tradicionales como Chevrolet en el país.

El estudio concluye destacando la importancia del mercado chino en el mundo, por lo que el mercado nacional no puede verse exento de continuar la cooperación comercial con el gigante asiático, pero al mismo tiempo, el autor reconoce que tampoco se debe descuidar la importancia del mercado estadounidense para América Latina y Ecuador, siendo que la proximidad de este país y la calidad de sus productos, representan una importante inversión para el comercio bilateral y para los intereses comerciales de los ecuatorianos en la demanda de productos de este mercado.

El estudio presentado por Ángela María Ríos Rodríguez del Programa de Maestría en Administración de Negocios Internacionales de la Universidad Internacional del Ecuador, denominado: “Impacto por la implementación de cupos de importaciones en el sector automotriz del Ecuador”, expone el escenario de la política comercial internacional del país, en el otorgamiento de cupos por US\$300 millones de dólares para la importación de vehículos a 46 concesionarias nacionales. Este panorama comercial expuso una contradicción a la industria automotriz, afectando el equilibrio del mercado vehicular entre la industria ecuatoriana y la importación de vehículos, principalmente desde la China.

La investigación presentó un análisis basado en la teoría macroeconómica para el comercio exterior del Ecuador, a través de un estudio exploratorio y cuantitativo, que cuantificó el incremento del parque automotriz nacional de vehículos chinos, en

detrimento del comercio nacional, especialmente sobre vehículos ensamblados en el país, como Chevrolet, que vio disminuida su representación de mercado, cediendo su cuota comercial al mercado automotriz chino en el país (Ríos, 2018).

El estudio concluyó que el crecimiento del mercado automotriz chino en el Ecuador tuvo dos etapas de desarrollo, siendo la primera en el periodo 2010 – 2014, donde el país fortaleció el comercio con China, no solo en el ámbito automotriz, sino que se profundizó en las relaciones comerciales y de inversión, donde China se convirtió en uno de los principales socios del Ecuador en el contexto internacional. El segundo periodo de esta etapa de desarrollo comercial bilateral se presentó entre los años 2015 – 2017, donde el Ecuador incrementó su cupo de importaciones de vehículos, cubriendo el mercado con automóviles de mayoría de procedencia china, ingresando al país nuevas marcas de automóviles que presentan un incremento en la competitividad de mercado, pero que mantiene observable la calidad de dichos vehículos.

Por tanto, finaliza exponiendo la necesidad de diversificar el mercado automotriz, manteniendo las ventajas de costo – beneficio para el desarrollo y crecimiento del intercambio comercial y el aporte al desarrollo en tecnología e innovación, que incide en todos los niveles de la economía y en el crecimiento y expansión de mercado, fortaleciendo los intereses económicos nacionales en el comercio internacional. Esta práctica se promueve, pero sin descuidar el mercado automotriz nacional, que debe mantener una oferta adecuada a los intereses comerciales del cliente ecuatoriano y el dinamismo económico de variedad y diversidad de la oferta de mercado.

El siguiente estudio referencial se denomina: “Análisis del comportamiento de compra de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil”, presentado por Pedro Gregorio Rivera Grijalva del Sistema de Posgrados en Especialidades Empresariales de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. En este estudio, el autor expone el escenario del mercado local en referencia a la compra de vehículos chinos, manifestando que la relación costo – beneficio de la adquisición de un vehículo chino por el cliente guayaquileño, se define sobre las ventajas que ofrece en cuanto a facilidades de pago y prestaciones que brindan dichos automotores.

Siendo así, la realidad comercial de los importadores de vehículos se construye desde la demanda que existe por vehículos más asequibles y que brinden ventajas que en otro mercado serían más costosos, acercando con ello, la tecnología e innovación de automóviles de gran rendimiento y segmentación, a clientes que pueden mejorar sus condiciones laborales y familiares con un vehículo asequible y atractivo en el mercado. Por tal razón, los importadores locales y concesionarias vehiculares expresan que las facilidades que brinda la adquisición de un vehículo chino son unas de las principales motivaciones que el cliente tiene para decidir sobre la compra de este tipo de vehículo y es por ello, que las importaciones se incrementan (Rivera, 2018).

El estudio presenta una metodología cualitativa – cuantitativa, que analiza las características del mercado automotriz chino en incidencia comercial en el Ecuador, desde el enfoque del mercado internacional, presentando factores determinantes tales como modelos aerodinámicos, precios económicos y eficiencia en consumo de combustible, que son los grande atractivos de los productos chinos para ingresar al mercado nacional, con precios competitivos y modelos innovadores, que incrementan el interés de los clientes y posibles clientes. Con este enfoque metodológico se expresa el mantenimiento de una alta expectativa por parte de los clientes al momento de tomar una deuda o acceder a un crédito o financiamiento económico para la adquisición de un vehículo chino, como parte de la innovación y mejoramiento del parque automotor nacional.

Consecuentemente, en este estudio el autor concluyó que las importaciones de vehículos chinos continuarán incrementándose en el Ecuador, debido a que existe una continua y constante demanda de estos bienes, ya que los precios de vehículos sobre marcas tradicionales presentan un factor económico que desmotiva al cliente a la compra de vehículos de marcas mayormente conocidos como Chevrolet o Mazda, por lo que finalmente el estudio manifiesta que la importancia del mercado chino en el país debe ser tomada considerando a la competitividad como un elemento fundamental en el desarrollo y dinamismo económico y comercial, previniendo con ello el monopolio de mercado y ofreciendo variedad en costos y calidad al cliente final.

## **2.2. Fundamentación teórica**

### **2.2.1. Teoría del crecimiento económico de mercado**

El crecimiento económico, que básicamente se refiere a un aumento en la producción o el ingreso nacional a lo largo del tiempo, remonta su base conceptual a la publicación de 1776 de Adam Smith, (la riqueza de las naciones). Si bien el libro se concentró principalmente en la división del trabajo, la productividad y los mercados libres en el comercio internacional, Smith logró proporcionar tres fuentes principales de crecimiento en un modelo económico dinámico, que son: crecimiento de la fuerza laboral y el capital, mejoras en la eficiencia productiva y promoción del comercio exterior (Enriquez, 2018). Así, para Smith, la acumulación de capital es el catalizador decisivo para el crecimiento económico.

En contraste del concepto anterior de crecimiento económico (acumulación de riqueza) al agregar tecnología a la función de producción de Smith que contenía la tierra, el capital y la fuerza laboral como las únicas fuentes de crecimiento de la productividad (Aguirre, 2016). Más importante aún, sostiene que el crecimiento económico también emana del comercio exterior cuando los países producen y exportan bienes y servicios, en los que tienen la mejor ventaja comparativa. Sin embargo, los dos difieren en su opinión sobre el ritmo de crecimiento de la productividad en que el marco de Smith plantea un crecimiento acelerado, mientras que Ricardo postula un crecimiento decreciente con el tiempo. Smith, junto con Ricardo y Thomas Malthus (1798), son considerados los pioneros de la teoría clásica del crecimiento económico (Montoya & Portilla, 2019).

#### **2.2.1.1. Crecimiento económico y su relación con el comercio internacional: modelo de crecimiento Harrod – Domar**

La combinación independientemente de elementos de teorías clásicas y keynesianas de crecimiento económico (determinación de ingresos) como la inversión, el capital y los mercados incompletos, para desarrollar lo que luego se conocería como el modelo de crecimiento Harrod – Domar (Morente & Domínguez, 2017). Este modelo sostiene que

el crecimiento económico de una nación depende no solo de sus tasas de ahorro, sino también de la medida en que puede minimizar sus niveles actuales de consumo. En este caso, el crecimiento económico se considera una consecuencia directa de la capacidad de un país para aumentar tanto sus ahorros como la relación entre capital y producto o PIB. Una ilustración de esto se muestra en la siguiente ecuación, donde  $Y$  representa la producción nacional (PIB),  $\Delta Y$  representa el cambio en el PIB, y  $s$  es la relación de ahorro y  $k$  es la relación capital – producción.

$$\Delta Y/Y = s/k$$

Su fundamentación es clara en el precepto de cuanto más se ahorra e invierte una parte del PIB, más crece la economía y el desarrollo de mercado, en consonancia con la experiencia de muchos países en desarrollo, que ha dado un gran crédito a la aplicabilidad de este modelo de crecimiento (Aguilar, Maldonado, & Solorzano, 2020). Por tanto, las bajas tasas de ahorro y los altos niveles de consumo actual han reducido las tasas de crecimiento del PIB, por ello, han llevado a países en desarrollo (como los de América Latina y específicamente Ecuador) a buscar préstamos financieros y ayuda del exterior para cubrir su aguda deficiencia de recursos en una economía y mercado en constante evolución e innovación de acuerdo al desarrollo de la tecnología y la necesidad de productos de calidad de alta demanda en los mercados internacionales.

El manejo económico deficiente, que prevalece en los países en vías de desarrollo, más la deuda externa ha alcanzado niveles insostenibles, lo que dificulta el crecimiento y las trampas de deuda resultantes y los ciclos viciosos de pobreza que impiden el desarrollo económico y el intercambio comercial internacional de manera eficiente (Kreimerman, 2017). En relación con ello, el comercio exterior puede desempeñar un papel importante para abordar este problema al aumentar sus ingresos de divisas por las exportaciones; por ello, la capacidad de un país para pagar la deuda es directamente proporcional a sus niveles de exportación y tasas de interés sobre préstamos externos, la promoción de las exportaciones puede ayudar a reducir la brecha entre las tasas de interés de los préstamos extranjeros y los ingresos de divisas, mejorando así su posición en el servicio de la deuda (Bernal, 2018).

Esto aceleraría el crecimiento del PIB a largo plazo en los países en vías de desarrollo, tal como los de América Latina y la región andina, donde Ecuador debe incrementar su competitividad de mercado en la región, fomentando tratados de libre comercio que promueva el desarrollo productivo y la renovación de la tecnología en el crecimiento social, económico y de mercado, donde el servicio de la deuda es uno de los principales obstáculos para el crecimiento económico y el dinamismo de su comercio internacional. En este modelo Harrod – Domar, las importaciones también pueden contribuir al crecimiento si un país importa bienes de capital y tecnología que pueden aumentar el *stock* de capital del país, lo que resulta en un crecimiento del PIB a lo largo del tiempo (Cáceres & Román, 2017).

Estos bienes de capital pueden estar en forma de plantas y maquinaria productivas; por lo que, del modelo de crecimiento anterior se desprende que el comercio exterior podría impactar positivamente el crecimiento económico a través de los ingresos por exportaciones que complementan los ahorros en el desarrollo financiero, como parte fundamental del crecimiento social y la alta demanda de productos de calidad y competitividad en un mercado emergente (Hernández, 2016). Además, el modelo también deja espacio para el crecimiento económico inducido por las importaciones resultante de la importación de bienes de capital desde el extranjero que mejora la productividad y el PIB.

#### **2.2.1.2. Modelo de crecimiento económico de dos brechas en comercio exterior**

El modelo de crecimiento económico de dos brechas es una variante del modelo Harrod – Domar; sostiene que el crecimiento económico emana de la consecución de dos brechas que existen en la economía para el comercio internacional bidireccional, es decir sobre la base del intercambio comercial entre países, en exportaciones e importaciones, es decir, la brecha de ahorro y la brecha de divisas que son los elementos promotores del crecimiento social, económico y productivo para países con economías emergentes que necesitan de la amplitud de políticas económicas y comerciales en el fortalecimiento de sus mercados internos y externos (Hernández, 2016).

En otras palabras, para que una economía crezca, necesita generar no solo ahorros suficientes para la inversión, sino también ingresos por divisas del comercio internacional, en el fomento de la eliminación de barreras de importaciones – exportaciones que generalmente pueden obligar a la contracción de las economías en crecimiento (Pinto & Lahera, 2017). En base a ello, la cantidad de exportaciones y capital extranjero que fluye dentro y fuera de la economía constituye la capacidad total de una economía para comprar bienes y servicios del exterior, es decir, para cerrar la brecha comercial bidireccional. La esencia de esta teoría se da en la siguiente ecuación.

$$g = s/k + f/k$$

En la formulación anterior,  $g$  representa el crecimiento del PIB,  $s$  es la relación de ahorro,  $f$  es el requisito de cambio de divisas y  $k$  es el nivel de *stock* de capital que se supone se da en el intercambio comercial. La teoría básicamente argumenta que el crecimiento en  $g$  resulta principalmente de aumentos en los niveles de  $s$  y  $f$  (González, 2016). Para muchos países en desarrollo, como Ecuador, es muy difícil lograr el crecimiento económico porque el ahorro y/o la brecha del comercio internacional es muy amplia. Por lo tanto, el comercio internacional (exportaciones e importaciones) es defendido como la solución para llenar la brecha bidireccional en un mundo integrado comercialmente y que necesita responder de manera constante y continua a la evolución del mercado globalizado y tecnológicamente cambiante en las demandas de productividad de calidad en todos los países del mundo.

Fundamentados en ello, se puede estimar que las economías abiertas que participan en el comercio internacional tienen más probabilidades de reducir su brecha de ahorro de las entradas de capital extranjero que las que no participan en ninguna forma de actividad comercial externa (González, 2016). Estos países también pueden reducir su brecha cambiaria a través de los retornos al capital de sus inversiones extranjeras. Por otro lado, las importaciones también pueden ayudar a compensar la brecha de ahorro al incorporar maquinaria de capital productivo y capital extranjero que no solo puede aumentar el *stock* de capital total del país, sino también aumentar la productividad, que es esencial para el crecimiento y la expansión de un comercio internacional atractivo.

El beneficio del dinamismo económico de mercado, que fomenta innovación y productividad, se enfatiza en que las importaciones deben ser focalizadas en bienes de capital productivos y no bienes de consumo que incluso pueden aumentar la brecha y disminuir la competitividad de mercado (Velázquez, 2019). Por tanto, la orientación al fomento de un mercado dinámico motiva la generación de los recursos necesarios para financiar el proceso de desarrollo de un país, pagar la deuda externa y acumular las reservas de divisas, que son condiciones vitales para el crecimiento económico en la apertura comercial internacional, especialmente en países de economía emergente, que necesitan mayor integración en el mercado globalizado.

### **2.2.2. Teoría tradicional del desarrollo comercial internacional**

El modelo neoclásico tradicional argumenta que el desarrollo comercial internacional parte del crecimiento económico del intercambio bidireccional de bienes y servicios entre países, que resulta de aumentos en la calidad y cantidad de la fuerza laboral, la tecnología y el *stock* de capital total de un país (Maridueña, 2017). Por ello, una expansión en cualquiera de los factores anteriores debido a los rendimientos crecientes de la escala de entradas a salidas desencadena un aumento en los niveles del PIB con el tiempo. Además de los factores anteriores, la teoría también prevé que el comercio exterior (exportaciones e importaciones) tienen un papel preponderante que desempeñar en el crecimiento estimado de los países, y con más fuerza en la actualidad donde la economía mundial y el comercio internacional constituyen una integralidad entre el mercado y la demanda de todos los países.

El modelo de crecimiento Harrod – Domar, afirma que el crecimiento del PIB inducido por el comercio resulta de movimientos entre países de capital extranjero e inversiones de países donde hay tasas de interés más bajas y costos de insumos más altos para aquellos con tasas de rendimiento más altas y costos de insumos más bajos (Silva, Delgado, & Palacios, 2018). En este caso, estos movimientos de capital pueden afectar el crecimiento tanto desde el lado de la exportación como del de importación; es decir, la exportación de capital genera rendimientos de la inversión para el país exportador, mientras que la importación de capital extranjero puede aumentar el *stock* de capital y aumentar la productividad en el país importador. Por lo tanto, las economías abiertas involucradas en

el comercio internacional tienen más probabilidades de experimentar un mayor crecimiento que las economías cerradas o autárquicas que no tienen actividades comerciales externas.

### 2.2.2.1. Teoría del crecimiento neoclásico de Solow

Esta teoría proviene de la teoría tradicional del crecimiento neoclásico para el desarrollo comercial internacional, donde el modelo de Solow básicamente sigue la tradición económica neoclásica al analizar el crecimiento económico ( $Y$ ) que ocurre a través de una función de producción que contiene factores como el trabajo ( $L$ ), el capital ( $K$ ) y el nivel de tecnología ( $A$ ) que se supone que se da. Más importante aún, a partir de ello, se señala que el modelo supone rendimientos marginales decrecientes de las entradas al producto, como lo demuestran las elasticidades del trabajo ( $\beta$ ) y el capital ( $1-\beta$ ) con respecto al producto (Escalona & Escamilla, 2018). Esta función se representa en la siguiente formulación:

$$Y = K^\beta (AL)^{1-\beta}$$

Con una elasticidad constante, el crecimiento económico (representado por el aumento de la productividad en el intercambio comercial: importaciones – exportaciones) se ve como resultado de cambios en los factores de producción (Vásquez, Mendoza, & González, 2019). Sin embargo, esta productividad también está influenciada por otros factores exógenos (externos) como las políticas gubernamentales, los cambios en la tecnología, la concentración del mercado y el capital humano. Esto se muestra en la siguiente ecuación:

$$\Delta Y/Y = \beta (\Delta K/K) + (1 - \beta) (\Delta A/A + \Delta L/L)$$

Según la teoría de crecimiento económico de mercado, el comercio exterior tiene un papel que desempeñar en el logro del crecimiento económico. A partir de ello, se han planteado argumentos en apoyo tanto de las hipótesis del crecimiento orientado a la exportación (COE) como del crecimiento impulsado por la importación (CII); en base a ello, se estima que las exportaciones aumentan el nivel del PIB de un país al aumentar los retornos a las divisiones de escala y fomentan la producción nacional competitiva

(Álvarez & Hernández, 2015). Además, los ingresos de divisas generados por las exportaciones no solo refuerzan las reservas de divisas del país, lo que crea estabilidad económica y productiva, sino que también pueden utilizarse para pagar la deuda externa y las tecnologías de importación que aumentarían aún más el crecimiento del PIB.

Sobre dicho precepto, se estima que las economías abiertas tienen más probabilidades de beneficiarse del crecimiento orientado a la exportación que las economías cerradas porque a través de mayores rendimientos a escala, las economías abiertas convergen en niveles de ingresos más altos que las economías cerradas (Guerrero & Villavicencio, 2015). Junto con esto, se considera tanto las exportaciones como las importaciones como factores de producción que, si se utilizan de manera eficiente, pueden generar mayores tasas de rendimiento para una economía, lo que aumenta la productividad y las economías de escala (Bárcena, Cimoli, García-Buchana, & Frohmann, 2019).

El comercio exterior, caracterizado por la importación de tecnología extranjera y la transferencia de habilidades, también mejora la efectividad y la eficiencia del trabajo doméstico y el capital, lo que permite a un país maximizar su ventaja comparativa, permitiéndole maximizar sus ganancias del comercio, lo que al final aumenta el nivel de PIB (Escalona & Escamilla, 2018). Es sobre esta premisa, que el comercio exterior se fundamenta para desarrollar economías y sociedades con una alta demanda y competitividad de mercado, que necesita la adecuación de políticas económicas y comerciales que vayan acorde al contexto de desarrollo deseado por el país y definido con los objetivos estratégicos del Estado (Perrotti, 2015).

### **2.2.3. Crecimiento endógeno: Nueva teoría del desarrollo de comercio exterior**

La nueva teoría del desarrollo de comercio exterior surge de la contrastación de los enfoques de crecimiento neoclásico anteriores para identificar las causas de las desigualdades masivas en los niveles de ingreso nacional entre las naciones en desarrollo y desarrolladas, como lo demuestra el surgimiento de la crisis de la deuda latinoamericana a principios de los años ochenta (Fondo Monetario Internacional, 2019). Se estima, que este modelo de crecimiento difiere notablemente de la teoría del crecimiento neoclásico que enfatiza el principio de rendimientos marginales decrecientes a escala de las entradas

al nivel de salida. En cambio, argumenta que los factores de producción muestran rendimientos marginales constantes de la productividad y la formación de capital.

Este modelo de crecimiento considera que un aumento en el PIB proviene de procesos de producción internos, es decir, promueve el crecimiento (Jordana & Ramió, 2020). Además, a diferencia de las teorías neoclásicas de crecimiento económico que suponen que la tecnología es un hecho dado, los modelos endógenos sostienen que el nivel de tecnología en la economía emana de las transferencias internacionales de capital entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo. Por lo tanto, es a través de estos movimientos internacionales de capital que el papel del comercio internacional (importaciones y exportaciones) se vuelve más pronunciado.

El intercambio de productos de los países en vías de desarrollo (principalmente productos de exportación), son fundamentales para la inyección de capitales como inversiones extranjeras directas y tecnología de naciones ricas (Sevares, 2016). Para las importaciones, el mecanismo de transmisión del crecimiento del comercio involucra principalmente tecnología, desde donde se demuestra claramente que las importaciones contribuyen al crecimiento económico al actuar como un conducto para los derrames tecnológicos y las transferencias de conocimiento de los países desarrollados a los países en desarrollo que aumentan el nivel de producción en los primeros.

### **2.2.3.1. Escuela de promoción de exportaciones**

El nacimiento del impulso para la promoción de las exportaciones como una solución al crecimiento económico puede atribuirse a la Europa del siglo XVI, donde los mercantilistas y empresarios descubrieron que el crecimiento del comercio con el mundo exterior en minerales y productos agrícolas, y los bienes manufacturados contribuyen a la expansión de la producción nacional. Dado que la mayoría de estos productos se produjeron en sectores primarios con una abundancia de factores de producción, como la tierra y el trabajo, la producción de alimentos se disparó, lo que exigió que el excedente se vendiera en algún lugar fuera del país (Albán & Romero, 2014).

A través de los años, los ingresos del excedente y la producción nacional aumentaron la producción y los ingresos nacionales; esto fue básicamente el comienzo del comercio

internacional (Silva, Delgado, & Palacios, 2018). Dos explicaciones principales dadas para el comercio internacional, más especialmente la promoción de exportaciones, fueron la ventaja absoluta y la ventaja comparativa. Adam Smith (1776) argumentó que un país obtiene una ventaja absoluta sobre otros cuando produce productos básicos a menores costos de insumos que los países rivales. Por otro lado, David Ricardo (1817) mejoró la definición de Adam Smith al argumentar que se produce una ventaja comparativa si un país puede producir productos básicos a un costo menos real o de oportunidad que otros (Inoue, 2017).

Muchos países, particularmente los países en vías de desarrollo como Ecuador y resto de América Latina, se inspiraron para participar en la orientación a la exportación porque alienta la especialización que aumenta la producción nacional y disminuye el nivel general de precios internos (Bartesaghi, 2019). Por tanto, el impacto de las exportaciones en el fomento del crecimiento económico puede explicarse a través de la teoría de la ventilación por excedentes, que implica que la orientación a la exportación facilita la utilización de recursos inactivos en la economía para producir bienes y servicios, cuyo excedente puede venderse en el extranjero para satisfacer la demanda extranjera. Esto no solo expande la producción nacional, sino que también genera ingresos de divisas que pueden utilizarse para financiar el desarrollo económico.

Otro punto dado a favor de la escuela de promoción de exportaciones es que la orientación hacia el exterior alienta a las empresas nacionales a absorber tecnología moderna que podría aumentar la tasa de crecimiento del PIB (Quintanar & Wong, 2019). Al participar en el comercio internacional, un país expone su industria de exportación nacional a una experiencia técnica extranjera avanzada que a la larga mejora su productividad. Además de esto, se argumenta que, para la mayoría de los países en vías de desarrollo, los ingresos obtenidos de la orientación externa son los que permiten a estos países adquirir la tecnología extranjera.

Asimismo, se argumenta que los ingresos por exportaciones también permiten a los países en vías de desarrollo invertir en mercados extranjeros. El rendimiento de esta inversión aumenta significativamente los niveles de PIB de estos países durante el período de introducción y desarrollo en el comercio internacional; por lo cual, la promoción de

exportaciones juega un papel crucial en el logro del crecimiento económico, razón por lo que, el Estado debe desempeñar un papel muy activo en este proceso (Banco Mundial, 2019). Los argumentos económicos neoclásicos que exigen la eliminación del gobierno como ente limitante de este proceso, que, según esta teoría, podría impedir el desarrollo real del comercio internacional en muchos países en vías de desarrollo.

### **2.2.3.2. Críticas de la escuela de promoción de exportaciones**

A pesar de las ideas útiles que ha proporcionado a la economía del desarrollo y el comercio internacional, la hipótesis del crecimiento orientado a la exportación ha sido objeto de fuertes críticas sobre comercio y la globalización y los economistas marxistas que están en su mayoría a favor de la sustitución de importaciones, pueden presentarse en criterios resumidos en tres argumentos (Rosales & Herreros, 2017). Para empezar, a partir de estos preceptos comerciales, se argumenta que a lo largo de los años la demanda mundial de productos primarios producidos en los países en vías de desarrollo no ha crecido lo suficientemente rápido como para superar la oferta y, por lo tanto, los países productores continuarán sufriendo pérdidas a largo plazo.

En segundo lugar, estas premisas anticomercio señalan el hecho de que el índice de precios de la relación entre exportaciones e importaciones (términos de intercambio) siempre ha estado a favor de las naciones ricas que, como resultado, compran productos a los países en vías de desarrollo a un precio muy barato y luego cobran precios exorbitantes por sus exportaciones manufacturadas (Perrotti, 2015). Por lo tanto, a partir de ello, se sostiene que esto constituye un intercambio y explotación desiguales; por último, los defensores contra el comercio también señalan el resurgimiento de los aranceles, las cuotas y otras barreras comerciales impuestas contra las exportaciones de los países en vías de desarrollo por parte de los países desarrollados, y también la aparición de productos manufacturados de alta calidad de algunos países en vías de desarrollo como otra razón para hacer campaña para la sustitución de importaciones como un reemplazo para la promoción de exportaciones.

Además, también se estima, que los economistas contrarios al comercio creen firmemente que el grave deterioro de los términos de intercambio entre los países desarrollados y en desarrollo también puede atribuirse a las prácticas competitivas y

anticomerciales entre los propios países en vías de desarrollo y los países desarrollados, como un monopolio en tecnología y mercados mundiales de productos básicos (Soria & Milet, 2015). En base a ello, se estima que, en algunos casos, los países en vías de desarrollo, al competir por los mercados occidentales de productos básicos, terminan subvalorando los precios para eliminar la competencia de otros países y esto al final reduce sus ingresos por exportaciones, lo que deprime el crecimiento.

Además, la monopolización de la tecnología productiva por parte de los países industrializados priva a los países en vías de desarrollo de la posibilidad de agregar valor a sus productos y, por lo tanto, estos países continúan vendiendo productos primarios a precios baratos, reduciendo así su propio potencial de crecimiento económico (Albán & Romero, 2014). En síntesis, esta situación impulsa la necesidad de implementar la industrialización por sustitución de importaciones y eliminar las limitaciones en las barreras comerciales internacionales para el fortalecimiento de las exportaciones e importaciones.

### **2.2.3.3. Escuela de crecimiento direccionado a las importaciones**

Desde un punto de vista teórico, a diferencia del nexo entre crecimiento y exportación, la relación entre las importaciones y el crecimiento económico – productivo no es tan directa, principalmente porque las importaciones se consideran en gran medida como una fuga en el flujo circular del ingreso nacional, es decir, la mayor parte del gasto en importación reduce recursos de ingresos en la economía nacional como una perspectiva de crecimiento y desarrollo competitivo (Vásquez, Mendoza, & González, 2019).

Sin embargo, el comercio exterior desde la perspectiva de desarrollo comercial, económico y productivo con impacto en la sociedad generalmente incide en las importaciones respecto del PIB, que emana del hecho de que las importaciones permiten a un país adquirir factores productivos que no puede producir por sí mismo y dentro de sus límites geográficos debido a la ausencia de la tecnología, mano de obra, habilidades, y factores de producción (Miller, 2019). Como ejemplo, la fabricación integral de vehículos, que son objeto de importación por parte de América Latina y Ecuador desde China (Galarza & Ibarra, 2018).

El impacto de las importaciones en el crecimiento socioeconómico ha dependido en gran medida de desbloquear respuestas a la pregunta de si el comercio internacional de conocimiento tecnológico promueve o no el logro de una mayor producción nacional entre y dentro de los países (Versoza, 2017). Se considera que las importaciones son el principal conducto de difusión en este comercio internacional de capital y tecnología porque no solo los conocimientos técnicos extranjeros importados tienen el potencial de aumentar los niveles de producción nacional, sino también porque las importaciones son un potente *proxy* de las interacciones económicas entre los ciudadanos de un país y sus contrapartes extranjeras.

En conjunto con el análisis anterior, se estiman varios canales a través de los cuales las importaciones impactan en el crecimiento del PIB (Guerrero & Villavicencio, 2015). En primer lugar, señalan que la importación de bienes de capital intermedios puede aumentar los niveles de existencias de capital productivo de un país, lo que al final conduciría al crecimiento económico. En segundo lugar, las importaciones aumentan los niveles del PIB al permitir que los países con poca experiencia técnica (es decir, dentro de una frontera tecnológica) como los países en desarrollo (América Latina y Ecuador), adapten y adopten inventos tecnológicos avanzados de aquellos con mayor conocimiento técnico como los países desarrollados. En tercer lugar, las importaciones o el comercio internacional ofrecen a los países la oportunidad de aprender de otros métodos más eficientes de asignación de recursos que tienen una gran influencia en la productividad y el aumento de los niveles de ingresos nacionales (Acosta & Álvarez, 2016).

Acorde a ello, está el hecho de que las importaciones pueden mejorar la calidad de las tecnologías locales mediante la creación de competencia que obliga a las industrias nacionales a mejorar sus técnicas de producción (Jordana & Ramió, 2020). Esta mejora en la calidad de la producción nacional estimula la productividad y, por lo tanto, conduce a aumentos en el nivel de producción nacional. El nivel de bienes y servicios importados está dictado principalmente por las fuerzas económicas y no económicas, por lo que, los factores económicos incluyen los niveles de actividad económica, los tipos de cambio, los factores relativos y los precios de los productos, las tasas salariales y las condiciones económicas nacionales y extranjeras, mientras que el clima político interno y externo

comprendería algunos de los factores no económicos que determinan el nivel de las importaciones (Prieto, 2018).

El aumento en el nivel de la actividad económica tanto nacional como extranjera estimula la demanda de importaciones porque con los ingresos reales también en aumento presentan una gran demanda de consumo (Rosales & Herreros, 2017). En consecuencia, la alta demanda de consumo aumenta el nivel de la demanda agregada de una economía y, por lo tanto, su crecimiento económico; constituyendo un vínculo directo entre las importaciones y el crecimiento económico. Los modelos de crecimiento endógeno proporcionan una visión más clara de la relación entre el crecimiento económico y las importaciones y consideran que el crecimiento se debe a factores internos (Feijóo & Tonon, 2015).

Estos modelos de crecimiento económico sostienen que las importaciones proporcionan un corredor vital para la difusión de tecnologías extranjeras avanzadas, capital y conocimiento en una economía nacional que luego mejora la productividad y conduce al crecimiento de la producción (Soria & Milet, 2015). Estas importaciones que mejoran la productividad y consisten principalmente en bienes de capital intermedios, como plantas y maquinaria, e incluso habilidades técnicas, que aumentan el nivel de eficacia y eficiencia de los trabajadores nacionales en la producción. Por ello, el impacto de las importaciones en el crecimiento del PIB es más pronunciado si la base industrial del país se basa en plantas manufactureras orientadas a la exportación como método de crecimiento productivo para el desarrollo social y económico en el sector diversificado de mercado (Quintanar & Wong, 2019).

La presencia de suficientes reservas de divisas en una economía nacional contribuye significativamente al crecimiento económico al permitir la importación de bienes de capital esenciales que tienen el potencial de expandir las capacidades de producción de una nación (Miller, 2019). Asimismo, debe tenerse en cuenta que, dado que las importaciones aumentan la variedad de bienes disponibles en la economía, por lo tanto, fomentan la eficiencia económica de los productores y consumidores, ya que sus decisiones de consumo y producción se basan en minimizar el costo y maximizar la satisfacción y las ganancias, respectivamente. Con esta eficiencia, seguiría la

especialización, lo que llevaría a un aumento de la producción nacional y una caída en los niveles de precios agregados.

#### **2.2.4. Crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial del Ecuador**

En 2019 las importaciones en Ecuador crecieron un 8,91% respecto al año anterior, por lo que, las compras al exterior representaron el 19,95% de su PIB, motivo por el cual se ha posicionado en el puesto 35, de 191 países del mundo en el ranking de importaciones respecto al PIB, ordenado de menor a mayor porcentaje. Para dicho periodo, el desempeño del comercio exterior del país ha evolucionado respecto de la década anterior, es decir que desde 2009 a 2019, el crecimiento de la economía y las exportaciones nacionales han permitido la expansión del intercambio de bienes y servicios, por lo que, las importaciones superaron US\$ 19.945,9 millones, incluyendo déficit en la Balanza comercial ya que, a pesar de producirse un incremento de las exportaciones, fueron menores que las importaciones (Banco Central del Ecuador, 2019).

La evolución de las importaciones en Ecuador en los últimos años evidencia que se han incrementado respecto a 2018, al igual que ocurre respecto a 2009 (en un análisis de 10 años) cuando fueron de US\$10.818,7 millones, que suponía un 30,52% de su PIB, como índice de desarrollo económico para un país en vías de desarrollo que ofrece ventajas de competitividad limitadas a políticas de comercio internacional que pueden ser observadas en un mercado globalizado.

Por ello, el crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial se estima desde una perspectiva de mercado que necesita de mayores ventajas y compromisos por parte del Estado en la redefinición de las políticas económicas y comerciales, en fomento de mayor productividad en el sector importador y exportador nacional (Guerrero & Villavicencio, 2015). A continuación, en la tabla 3, se presentan los detalles de las importaciones del Ecuador, respecto de las importaciones desde 2015 – 2019, como el periodo objeto de estudio, desde el ámbito de desarrollo comercial y competitividad de mercado.

**Tabla 3.***Importaciones del Ecuador*

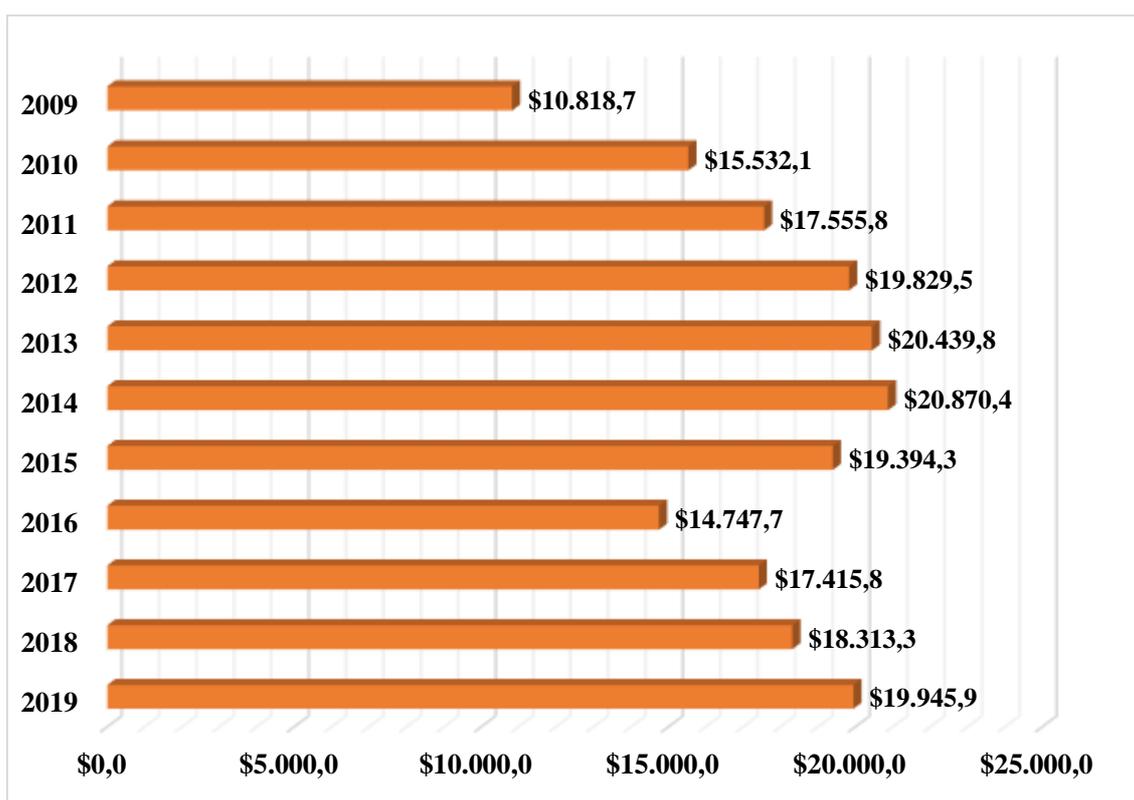
Año	Importaciones US\$ (en miles de millones)	Importaciones % PIB
<b>2019</b>	19,945,9	
<b>2018</b>	18,313,3	19,95%
<b>2017</b>	17,415,8	18,31%
<b>2016</b>	14,747,7	16,33%
<b>2015</b>	19,394,3	21,67%
<b>2014</b>	20,870,4	27,26%
<b>2013</b>	20,439,8	28,54%
<b>2012</b>	19,829,5	28,98%
<b>2011</b>	17,555,8	30,83%
<b>2010</b>	15,532,1	29,60%
<b>2009</b>	10,818,7	24,14%

*Fuente:* Banco Central del Ecuador (2020)

El desarrollo de las importaciones en un país con una economía en crecimiento moderado como Ecuador, se adecua a los argumentos de comercio exterior que abogan por la imposición de restricciones a los bienes y servicios importados a un país, que en una aplicación efectiva limitaría el desarrollo comercial internacional. En primer lugar, los proteccionistas comerciales argumentan que las importaciones exponen a las industrias nacionales frágiles y emergentes a la competencia desleal de las industrias extranjeras maduras que tienen niveles de capitalización más altos y tecnologías y experiencia más avanzadas (Villareal, Granizo, & Vivero, 2020). Por tanto, a partir de ello, se argumenta que a la larga esto puede perjudicar la producción nacional y, por lo

tanto, el PIB, pero continúa siendo una premisa teórica aun en discusión en su aplicación al comercio exterior, tanto en el Ecuador como en el mundo.

Sin embargo, esta protección de la industria no se mantiene en la mayoría de los países en desarrollo como Ecuador, donde los aranceles de importación se han mantenido permanentes en los 3 últimos años, lo que resulta en ineficiencias y precios más altos para los consumidores nacionales (Comité de Comercio Exterior, 2019). Los críticos de la política comercial también argumentan que, para alentar el vertido de excedentes y productos inferiores en los países en desarrollo por parte de los países desarrollados ricos, se debe promover un mercado con bienes y servicios más baratos que alienten la producción local y también generen adecuación y mejoramiento de precios para promover estabilidad en el PIB y, por lo tanto, alentar el crecimiento.



**Figura 2.** Importaciones de Ecuador en miles de millones de dólares (2009 – 2019)

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2020)

En la figura 2, se demuestra la evolución de las importaciones en la última década en el Ecuador, demostrando que las importaciones constituyen un elemento esencial en el flujo circular de ingresos, reduciendo con ello, la demanda agregada y reprimiendo la

producción interna en el mercado específico que carece para producción o desarrollo interno y, por lo tanto, reducen el crecimiento y los niveles de empleo (Aguilar, Maldonado, & Solorzano, 2020). En relación con ello, se estima que, las importaciones sin un control eficiente por parte del Estado son la principal causa de problemas de balanza de pagos en países en desarrollo como Ecuador, y es así porque el gasto en divisas afecta negativamente la cuenta comercial actual del país, lo que genera graves crisis de deuda y una reducción del PIB.

De esta manera, la evolución de las importaciones desde la premisa de desarrollo y expansión productiva puede verse como un catalizador directo para el crecimiento negativo (Bárcena, Cimoli, García-Buchana, & Frohmann, 2019). Algunos teóricos de la dependencia comercial exponen que una de las principales causas del subdesarrollo y las crisis económicas en algunos países en vías de desarrollo, es la importación masiva de capital y bienes de consumo, alentando el neocolonialismo a medida que las multinacionales han florecido a expensas de las industrias nacionales, lo que resulta en una reducción de las tasas de crecimiento económico con el tiempo.

#### **2.2.4.1. Intercambio comercial Ecuador – China: Importaciones para desarrollo de comercio exterior**

Las importaciones del Ecuador han mantenido un nivel de estabilidad como se ha podido observar en la comparativa de la última década, donde según datos del Estado, del Banco Central del Ecuador (2019), específicamente desde 2015 – 2019, el país fortaleció sus relaciones comerciales internacionales, especialmente con China, desde donde se implementó un proceso incremental para el intercambio de bienes y servicios entre los dos países (Consejo Chino para la Promoción del Comercio, 2015). Este proceso de fortalecimiento de las relaciones comerciales se ha analizado sobre la relación entre el comercio internacional (importaciones y exportaciones) y el crecimiento económico tanto desde un punto de vista teórico como empírico.

A pesar de que estas teorías de crecimiento difieren en sus mecanismos de transmisión para el proceso de crecimiento comercial, todas ellas respaldan la premisa del desarrollo y expansión económica a través de la evolución de las importaciones y exportaciones del Ecuador, como instrumentos para posicionar al país dentro del mercado globalizado, por

lo que, el intercambio comercial se ha visto favorecido hasta 2019, no solo con China, sino con socios comerciales tradicionales, como la Unión Europea y los Estados Unidos, y regionalmente el mercado latinoamericano y de la Comunidad Andina, donde se ha mantenido estable el intercambio de bienes y servicios con los países vecinos; por tanto, es clara la relación positiva entre las exportaciones y el crecimiento económico, y las importaciones y el crecimiento del PIB (Federación Ecuatoriana de Exportadores). La relación comercial entre Ecuador y China ha decrecido en el último año (2019) y primer trimestre de 2020, lo que ha afectado de manera significativa el intercambio comercial bidireccional, con gran incidencia directa para el PIB del Ecuador en previsión de su desarrollo comercial internacional.



**Figura 3.** Importaciones de consumo de China a Ecuador en miles de millones de dólares (2019 – primer trimestre 2020)

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2020)

En la figura 3, se observa el descenso de las importaciones del Ecuador desde China, lo cual presenta un problema dentro de la relación comercial que podría afectar los intereses comerciales internos y externos del Ecuador y China de manera bidireccional (Ministerio de Comercio Exterior, 2020). Es por ello, que desde el año 2019, a causa de

la política económica – comercial del gobierno del Ecuador, se ha disminuido la relación comercial con China, afectando al normal desarrollo de la economía y el comercio entre ambos mercados, principalmente el ecuatoriano, debido a que depende del acceso a la tecnología e innovación de países como China que han facilitado el acceso de mercado, especialmente para un país de América Latina que ha emprendido en el camino del desarrollo productivo y económico para el posicionamiento en mercados internacionales, tanto en referencia a las exportaciones, como para las importaciones, en razón del objeto de estudio.

**Tabla 4.**

*Importaciones de China a Ecuador*

<b>En millones de dólares (US\$)</b>						
<b>Meses</b>	2015	2016	2017	2018	2019	Comparativo 2020
<b>Enero</b>	841	816	824	617	426	384
<b>Febrero</b>	804	702	679	682	338	283
<b>Marzo</b>	711	692	674	674	330	226
<b>Abril</b>	687	710	681	602	348	198
<b>Mayo</b>	748	526	678	579	364	176
<b>Junio</b>	823	571	593	541	302	179
<b>Julio</b>	874	587	501	546	378	182
<b>Agosto</b>	701	641	472	601	372	207
<b>Septiembre</b>	814	684	409	407	326	276
<b>Octubre</b>	789	578	704	382	352	274
<b>Noviembre</b>	607	411	716	375	349	219
<b>Diciembre</b>	546	476	647	401	321	241
<b>Total</b>	8,945,0	7,394,0	7,578,0	6,407,0	4.206	*2,845,0

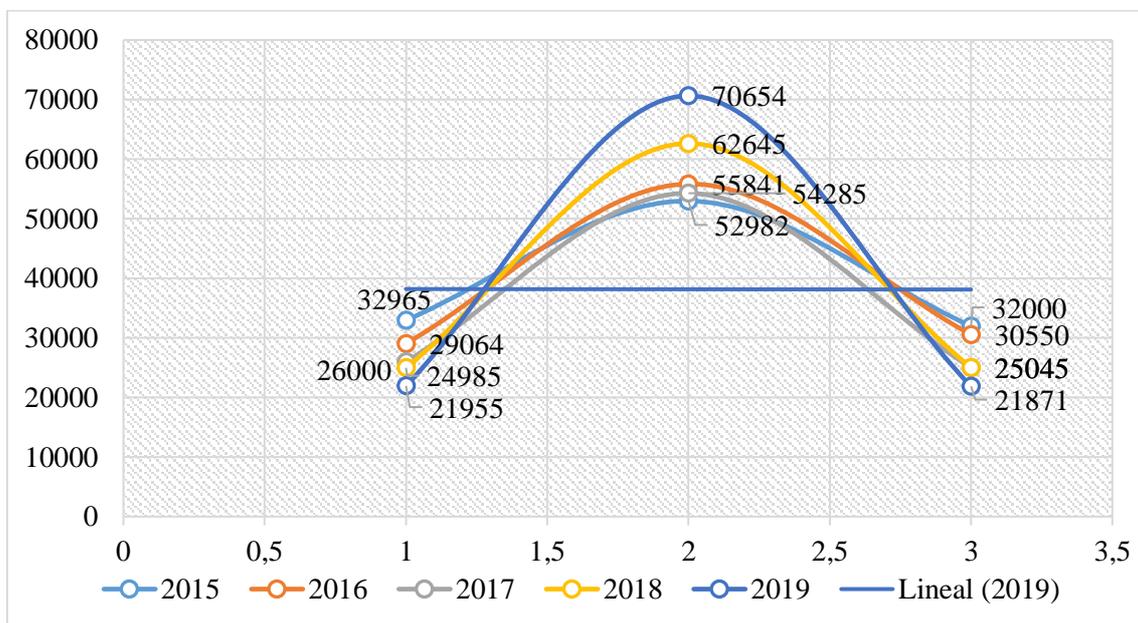
*Nota:* \*Disminución de comercio internacional a causa de la pandemia por Covid-19

*Fuente:* Banco Central del Ecuador (2020)

El descenso de las importaciones de Ecuador respecto de China ha sido acelerado en 2019, en contraste con el desarrollo que experimentó desde 2015 – 2017, como un período de mayor crecimiento, donde se enfatizó el intercambio de bienes como elementos

tecnológicos, donde los vehículos se presentaron como el producto de consumo más apetecido por el mercado ecuatoriano (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019). Por ello, es claro que la divergencia de descenso de relación comercial entre China y Ecuador se contrasta en una revisión global del comercio exterior nacional, desde un periodo anterior, considerando los antecedentes de la década pasada (2009 – 2019), que presentan un histórico de desarrollo de las importaciones nacionales de manera general, y que, en el espacio específico con China, en la actualidad se ha retraído.

En contraste con ello, la relación comercial con China, presenta dos etapas, la primera desde 2015 – 2017, como una de las de mayor crecimiento, y desde 2018 – 2019, como el inicio del descenso en cuanto a los indicadores económicos de intercambio comercial en las importaciones del Ecuador que en diciembre de 2019, que cerró en US\$ 321 millones de dólares en comparación con el inicio del mismo año, en enero con US\$426 millones de dólares, lo que demuestra el índice de descenso que representa para el sector comercial nacional (Banco Central del Ecuador, 2020).



**Figura 4.** Mercado automotor ecuatoriano, comparativa incremental de vehículos chinos en mercado nacional

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

Además, el mercado de vehículos chinos importados hacia el Ecuador fue uno de los pocos sectores que mantuvo su crecimiento comercial, convirtiéndose en un elemento de amenaza de mercado y competitividad para el mercado automotriz nacional. Por ello, en

2015 – 2019 la industria de ensamblaje ecuatoriana cayó 77% y a partir de esa fecha fue ocupada en su mayoría por vehículos importados desde China.

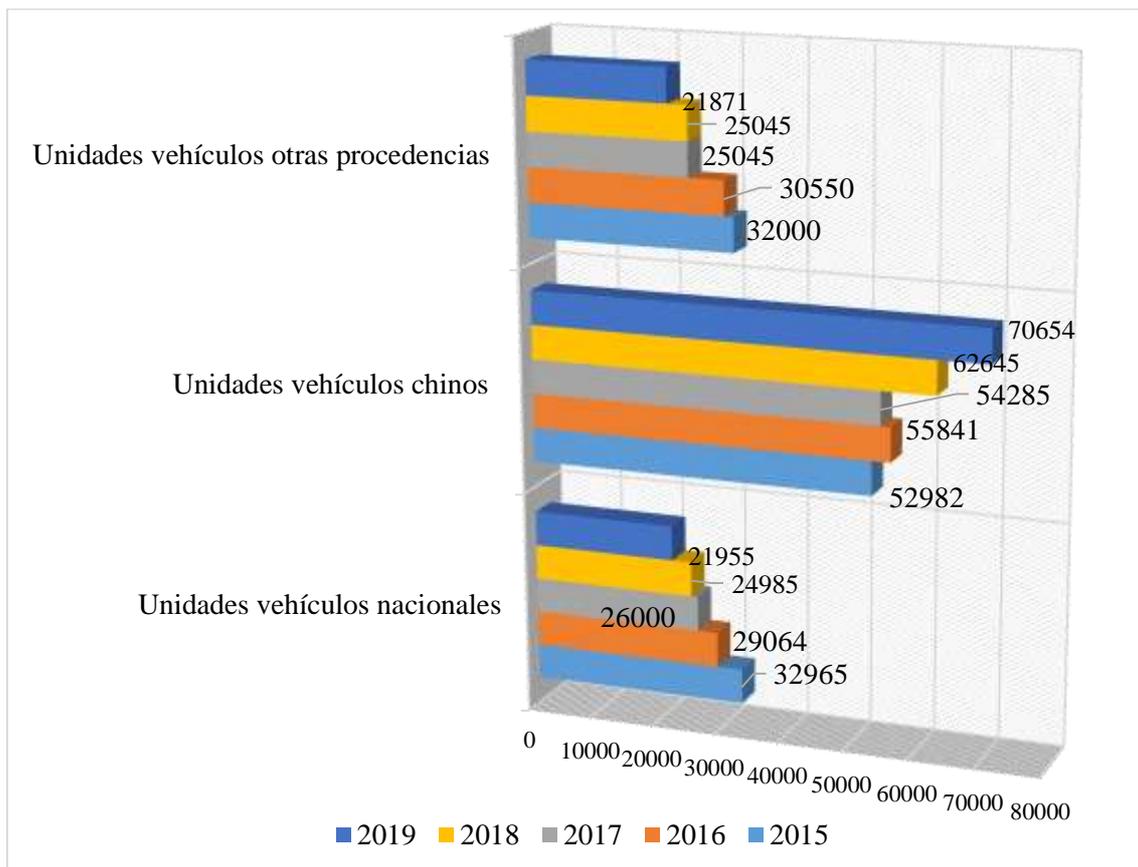
A través de este análisis literario, se evidencia el impacto de las importaciones en el crecimiento económico de Ecuador, en relación con el intercambio comercial de manera global en la última década como elemento referencial para conocer la evolución de las importaciones con China en el periodo 2015 – 2019, específicamente respecto del mercado automotriz (Herrera & Lee, 2017). En consecución con ello, el Ecuador ha experimentado un modelo de crecimiento económico neoclásico como marco de análisis para el desarrollo de comercio exterior, capturando con precisión el impacto del comercio bidireccional con la R.P China, de acuerdo con la importancia que ello constituye en la integración de la economía y mercado nacional en un mundo globalizado.

#### **2.2.5. Síntesis literaria**

Existe un consenso razonable entre la literatura del comercio internacional respecto del desarrollo de que, en teoría, el mercado globalizado (promoción de exportaciones e importaciones) conduce al crecimiento económico. Como perspectiva de ello, Ecuador y muchos otros países de América Latina (países en vías de desarrollo) han implementado políticas de crecimiento económico basadas en el comercio para lograr el desarrollo económico y el alivio de la pobreza, enfocándose en el fortalecimiento de las relaciones comerciales con mercados de impacto mundial. Por ello, el mercado de la República Popular China constituye el más grande y globalizado en el mundo, y Ecuador ha podido aprovechar la relación comercial en el intercambio (importaciones) de tecnología, especialmente en vehículos para el mercado automotriz nacional.

El fortalecimiento de las relaciones comerciales internacionales del Ecuador con China tuvo uno de sus mejores momentos en el periodo 2015 – 2017, desacelerándose en 2018 – 2019 principalmente, resultado de ello, Ecuador provocó inquietud en los sectores comerciales nacionales al limitar las variantes económicas para las importaciones de bienes y servicios desde China. Esta institucionalización de la política comercial nacional no afectó en mayor medida a las importaciones de vehículos chinos, debido a que para septiembre de 2019 en el parque automotriz nacional, llegó a 2.069 de unidades ensambladas en Ecuador e importadas de otros mercados, mientras que las importaciones

de vehículos procedentes de China alcanzaron las 9.709 unidades, lo cual evidenció la estabilidad, fortalecimiento y mantenimiento de la relación comercial en este sector de mercado, manteniendo así la competitividad comercial del mercado nacional frente a la importación de vehículos de China, pero afectando a la producción nacional y relación comercial de importación de vehículos de otros mercados.



**Figura 5.** Evolución de las importaciones de vehículos chinos en incidencia de vehículos de otras procedencias y vehículos nacionales.

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

En consecuencia, el escenario que presenta la importación de vehículos chinos en el mercado automotriz del Ecuador ha generado serias dudas sobre la validez del consenso de crecimiento económico y de competitividad de mercado, debido a que el desplazamiento de otras marcas de vehículos tradicionales ha sido evidente en el sector comercial automotriz nacional, presentando la importación de 70,654 vehículos chinos en 2019, frente a los 52,982 vehículos importados desde China en 2015, situación que evidencia el incremento de la evolución de mercado a favor de China en el sector comercial nacional de automotores. Además, el descenso de importación de vehículos de

otras procedencias, plantean la premisa de la falta de competitividad en factores como el económico, debido a los altos costos de comercialización sobre vehículos que ofrecen las mismas características de mercado que los de procedencia china.

El incremento de la competitividad y de importación de vehículos chinos manifiesta una situación de desventaja para el resto de las marcas de automotores que requieren adecuarse a un mercado altamente evolutivo, donde la respuesta comercial debe responder a los retos de un comercio internacional que demanda productos de buena calidad y económicamente asequibles en un mercado globalizado. Por tanto, empresas tradicionales que importan y ensamblan vehículos en el Ecuador, han decrecido en 2019 en importación de vehículos de otras procedencias a 21,871 y de ensamble nacional en 21,955 en el mismo año (2019), presentando un estado situacional de decrecimiento anual que se ve reflejado en el constante avance de mercado chino en el país; en síntesis, la competitividad de los vehículos importados de China deben impactar de manera directa en el mercado nacional, en base al incremento de la oferta de productos mayormente asequibles a la ciudadanía, con ventajas de calidad, tecnología y economía, en un mercado internacional altamente competitivo, donde el país y el sector comercial deben reestructurarse para mantenerse operativos a través del tiempo.

Finalmente, la evolución de las importaciones de vehículos chinos se ha incrementado en Ecuador, como un elemento de desarrollo socioeconómico que brinda a las familias ecuatorianas un producto que ofrece ventajas de competitividad de mercado, tales como tecnología, innovación, economía, que han sido determinantes en el crecimiento de las importaciones de estos vehículos en la demanda de mercado nacional. Sobre ello el modelo de desarrollo económico enunciado en esta revisión literaria, debe adecuarse a un mercado internacional que se reinventa día con día, ofreciendo mejores productos y mayor asequibilidad financiera y económica, que debe ser la referencia de otros mercados de vehículos tradicionales en el Ecuador para continuar ofreciendo productos competitivos que incrementen la diversificación de mercados a las importaciones nacionales, brindando una oferta satisfactoria al cliente, en respuesta de los requerimientos del sector importador de vehículos de la economía social para el acceso de vehículos de calidad y competitividad económica.

## **2.2. Marco Conceptual**

### **2.2.1. Comercio internacional**

Se define como las transacciones económicas que se realizan entre países, para comercializar artículos sobre los cuales comúnmente se encuentran los bienes de consumo, como vehículos, tecnología; bienes de capital, como maquinaria; y materias primas y alimentos. Otras transacciones involucran servicios, tales como servicios de viajes y pagos por patentes extranjeras para distribución y venta de bienes como ensamblaje de vehículos. En la actualidad, las transacciones comerciales internacionales se ven facilitadas por los pagos financieros internacionales, en los que el sistema bancario privado y los bancos centrales de las naciones comerciales desempeñan papeles importantes como elementos de influencia para la política de comercio exterior de un país, especialmente para países en desarrollo como Ecuador y resto de América Latina (Echavarría, 2018, pág. 105).

### **2.2.2. Política comercial nacional**

Las políticas de comercio exterior de un Estado son normas diseñadas para direccionar la acción comercial bidireccional del país; a observar en la toma de decisiones, sobre su industria e impacto relacionado a la economía y mercado interno y externo. En este sentido, las políticas de comercio exterior presentan y/o exponen criterios generales de ejecución jurídica (tanto en el ámbito nacional como internacional) que complementan el logro de los objetivos y facilitan la implementación de las estrategias de comercio exterior que se hayan trazado para el desarrollo e integración comercial del país con el mercado internacional (Fuentes, 2019, pág. 26).

### **2.2.3. Liberalización comercial**

Se define como la eliminación o reducción de las prácticas comerciales que impiden el libre flujo de bienes y servicios de una nación a otra, especialmente en aquellas que han limitado su mercado, debido a prácticas proteccionistas en su interacción con el mercado internacional. Incluye el desmantelamiento de aranceles (como aranceles,

recargos y subsidios a la exportación), así como barreras no arancelarias (como regulaciones de licencias, cuotas y estándares arbitrarios) que representan un avance para la integración de un mercado nacional hacia un mercado internacional globalizado e integrado al mundo de la innovación y productividad (Pinto & Lahera, 2017, pág. 41).

#### **2.2.4. Industrialización por sustitución por importaciones**

Se define como una política comercial o económica que aboga por reemplazar las importaciones por producción nacional, en el principio de que los países deben reducir su dependencia extranjera a través de la producción local de productos industrializados para crear economías autosuficientes. Los beneficios y el éxito de las implementaciones de sustitución por importaciones han sido cuestionado por numerosos gobiernos, especialmente en América Latina y sigue siendo un tema debatido. En la actualidad pocos países todavía usan tal política comercial como herramienta de posicionamiento en el mercado internacional (Grisales & López, 2019, pág. 58).

Este modelo prevaleció en el continente latinoamericano durante el importante período del siglo XX. Este modelo se ha hecho notorio en América Latina y ha sido reemplazado por el plan de desarrollo "Consenso de Washington", que ha traído una transformación de 180 grados a América Latina desde la década de 1980 (Vazquez, 2017).

La industrialización de la sustitución de importaciones puede justificarse no solo por la diferencia entre la elasticidad de las importaciones y la elasticidad del precio de exportación, sino también por el efecto multiplicador de la manufactura, que es mayor que los productos primarios (Martínez, 2019).

En la transición entre el modelo de industrialización por sustitución de importaciones y la adopción del modelo de transnacionalización del mercado interno, el desarrollo económico de la región ha provocado cambios en la ubicación de los sectores de inversión nacional y extranjera. En efecto, sectores como la automoción toman como ejemplo la sustitución de la minería, el petróleo o la agroindustria (azúcar, café, algodón), como eje de la dinámica económica. Cabe señalar que la inversión extranjera en la industria automotriz tiene como objetivo satisfacer las necesidades de los sectores sociales de altos

y medianos ingresos, que generan deseos de los consumidores cuando se satura la demanda de productos de manufactura liviana. Por tanto, las empresas multinacionales buscan mercados en los países vecinos y realizan inversiones mixtas con los estados, y también se benefician de los canales de financiación locales. Las corporaciones multinacionales se han convertido en exportadoras netas de capital, lo que contrasta marcadamente con su anterior motivación para exportar productos mineros y agroindustriales (Zapata, 2015).

#### **2.2.5. Globalización de mercado**

Se define como una corriente de influencia para el comercio internacional, donde se promueva la integración económica, financiera, comercial y de comunicaciones. La globalización implica la apertura de perspectivas locales y nacionalistas a una perspectiva más amplia de un mundo interconectado e interdependiente con libre transferencia de capital, bienes y servicios a través de las fronteras nacionales. Sin embargo, no incluye el movimiento sin trabas de la mano de obra y, como lo sugieren algunos economistas, puede perjudicar a las economías más pequeñas o frágiles si se aplica de manera indiscriminada (Blum, 2017, pág. 76).

#### **2.2.6. Mercado emergente**

Se define al mercado emergente dentro de la literatura del desarrollo y uniformidad del comercio internacional integrador, que une a los mercados de los países en vías de desarrollo a comercializar con los países desarrollados de manera multidimensional, con nuevas estructuras de mercado derivadas de la desregulación, la globalización y los estándares abiertos, que están cambiando el equilibrio del poder económico de los vendedores a los compradores. En dichos mercados, la información está disponible de forma libre y amplia, y es casi instantáneamente accesible, creando tendencias de precios, calidad y conveniencia (Rosales & Herreros, 2017, pág. 109).

### **2.3 Marco legal**

Para el desarrollo del marco legal se ha observado el cuerpo normativo del Estado en relación con la interacción comercial con el mundo, en base a preceptos económicos,

políticos y sociales que protegen los intereses del Ecuador con el mercado internacional y al mismo tiempo promueve su desarrollo como parte de los objetivos nacionales de crecimiento e innovación en un mercado internacional cada vez más integrado. Por tanto, a continuación, se procede a la revisión de la normativa adecuada a este estudio.

### **2.3.1. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones**

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), constituye una herramienta de la política comercial del Ecuador para la promoción del comercio exterior y el fortalecimiento de la productividad nacional, por ello, tanto exportadores – importadores, como comercializadores ecuatorianos, pueden hacer uso de sus beneficios, específicamente para este tema sobre la competitividad en el segmento comercial de vehículos importados desde China, en relación a los vehículos ensamblados en Ecuador e importados de otros mercados. Por tanto, se procede a revisar la normativa regulatoria de dicha actividad:

#### Del Objetivo y Ámbito de Aplicación

Art. 1.- Ámbito. - Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional.

#### De la Institucionalidad en Materia de Comercio Exterior

Art. 71.- Institucionalidad. - El organismo que aprobará las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, será un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia, que se denominará Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Art. 72.- Competencias. - Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial, las siguientes: a. Formular y aprobar las políticas y estrategias, generales y sectoriales, en materia de comercio exterior, fomento y promoción de las exportaciones, así como designar a los organismos ejecutores;

b. Emitir dictamen previo para el inicio de negociaciones de acuerdos y tratados internacionales en materia de comercio e integración económica;

así como los lineamientos y estrategias para la negociación. Dentro del marco de las negociaciones comerciales, el Estado podrá brindar preferencias arancelarias o tributarias para la entrada de productos que sean de su interés comercial, con especial énfasis en los bienes ambientalmente responsables;

s. Promover exportaciones e importaciones ambientalmente responsables;  
y,

#### Medidas Arancelarias al Comercio Exterior

Art. 76.- Forma de expresión. - Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (*advalórem*), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador.

#### Medidas no Arancelarias del Comercio Exterior

Art. 78.- Medidas no arancelarias. - El Comité de Comercio Exterior podrá establecer medidas de regulación no arancelaria, a la importación y exportación de mercancías, en los siguientes casos: a. Cuando sea necesario para garantizar el ejercicio de un derecho fundamental reconocido por la Constitución de la República; b. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en tratados o convenios internacionales de los que sea parte el Estado ecuatoriano;

#### De las Medidas de Defensa Comercial

Art. 88.- Defensa comercial.- El Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, de conformidad con lo establecido en esta normativa, así como en los instrumentos internacionales respectivos, adoptará medidas comerciales apropiadas para: a. Prevenir o remediar el daño o amenaza de daño a la producción nacional, derivado de prácticas desleales de dumping y subvenciones; b. Restringir o regular las importaciones que aumenten significativamente, y que se realicen en condiciones tales que causen o amenazan causar un daño grave, a los productores nacionales de productos similares o directamente

competidores; (...). (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2010, pág. 21)

Por tanto, la política comercial nacional en concordancia con la normativa legal del Ecuador busca fomentar el desarrollo productivo y las actividades comerciales, tanto para importadores como para comercializadores de vehículos al interior del país, promoviendo de esta manera uniformidad en el desarrollo comercial y económico entre el intercambio de bienes y servicios que se brindan en el mercado nacional.

Es por ello, que la competitividad que ofrecen los vehículos de importación de China, constituyen un producto de gran interés en el mercado ecuatoriano y mundial, razón por lo que las empresas nacionales de comercialización de vehículos, importación y ensamblaje, buscan orientar sus intereses de consumo en la identificación del cliente al momento de ofertar el producto en el mercado ecuatoriano, siendo conscientes que la normativa brinda la libre competitividad, tanto para el importador (en todos los mercados) como para el comercializador, en beneficio de la pluralidad comercial.

## CAPÍTULO III

### MARCO METODOLÓGICO

#### 3.1. Tipo de investigación

La revisión metodológica presenta un estudio descriptivo, debido a que se define como un método de investigación que describe las características de la población o fenómeno estudiado. Este tipo de investigación se centra principalmente en describir la naturaleza del segmento demográfico presentado en este estudio, sin enfocarse en por qué ocurre el fenómeno en particular; en otras palabras, describe el tema de la investigación, con una perspectiva detallada del escenario presentado en base al diseño del estudio y el análisis de datos realizado.

Una de sus principales características es que representa un estudio cuantitativo, debido a que intenta recopilar información cuantificable para el análisis estadístico de la muestra de población (Sampieri, Fernández, & Baptista, 2017). Por ello, describe la situación actual de resultados bilaterales del comercio internacional en los últimos cinco años de intensificación del mercado entre Ecuador y China, como un entorno de desarrollo comercial y competitividad.

#### 3.2. Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación es cuantitativo, derivado del estudio descriptivo con el objetivo de analizar la expansión y efectos de las importaciones de vehículos procedentes de la República Popular China. Es cuantitativo, debido a que se cuantificarán los datos estadísticos presentados del intercambio comercial, específicamente de las importaciones de vehículos chinos, con la recolección de información cuantificable sobre el sector importador de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil. Por tanto, para obtener estos resultados se formularán desde una revisión estadística de datos del comercio exterior y datos específicos de importaciones de vehículos e industria automotriz nacional.

Esta información será contrastada y cuantificada en el diseño metodológico de estudio, donde se aportará al acervo del conocimiento productivo, comercial, económico y social que reúne los resultados del intercambio de productos, bienes y servicios para la consecución de las metas y objetivos nacionales sobre los cuales se ha diseñado la política comercial actual, abierta al desarrollo de las relaciones del comercio internacional, especialmente a los mercados más grandes del mundo como el de China, en promoción de la innovación e intercambio de tecnología que beneficia al desarrollo del Ecuador.

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

Una de las técnicas de investigación es la encuesta, y el instrumento es un cuestionario de 10 preguntas que se cuantificará mediante la implementación de escala Likert para analizar la información y tabular los datos obtenidos. Por tanto, la tabulación y análisis de la información se realizará en el programa SPSS, con lo que, se desarrollará una encuesta a los sectores intervinientes en el desarrollo y dinamismo comercial de importación y comercialización de vehículos chinos en la localidad.

También se utilizó la técnica de la entrevista, con la guía de preguntas abiertas, las cuales consta de cinco interrogantes, donde se manifiesta sobre las condiciones y realidades de la importación de automóviles chinos a Ecuador por parte de los importadores en la ciudad de Guayaquil.

### **3.4. Población y muestra**

La población para esta investigación esta direccionada hacia la industria automotriz, específicamente para la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en la ciudad de Guayaquil, para conocer la perspectiva de los importadores de vehículos respecto de la competitividad de la industria nacional frente a la creciente importación de vehículos chinos (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019).

Por tanto, se tomará información de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador sobre datos específicos de importaciones de vehículos chinos al mercado

nacional para su comercialización y sobre ello se realizará el análisis y contrastación de la información para el informe final. Según los datos de la AEADE, en la ciudad de Guayaquil existen alrededor de 13 concesionarias de vehículos chinos, los cuales son:

**Tabla 5.**

*Descripción de concesionarios – importadores de vehículos chinos en Guayaquil*

No.	Descripción	Número de empleados relacionados al área de importaciones	Dirección
1	China Auto Parts	2	Av. De las Américas y 2do. CJ 13D NE
2	JAC Importador	4	Av. León Febres Cordero, Km 6, N 708
3	Importadora BYD	2	Fco. De Orellana NE, 524.
4	InterCar Importadora de Vehículos	2	2do. CJ 13D NE
5	Cinascar S.A.	5	Av. Juan Tanca Marengom N 5847
6	DongFeng	4	Av. León Febres Cordero, Km 11, N 075
7	GAC	4	Av. Del Bombero No. 4145
8	Corasa	2	Av. Pdte. Carlos Julio Arosemena Total, km 4,5
9	ASAC Vehiculos	2	Cdla. Kennedy Norte No.8 NE
10	Grupo MAVESA	5	Los Ríos & Huancavilca No. 877
11	China Motors	4	Sauces 7, Mz.381
12	Changan	2	Av. Juan Tanca Marengo NE 1185
13	HANTENG China Autos	2	Av. De las Américas y 9na.

*Fuente:* Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)

Las empresas involucradas directamente a las importaciones de vehículos chinos representan las mayores de su segmento en la comercialización para la ciudad de Guayaquil. Sobre ello, se ha considerado la estimación del personal relacionado de manera específica sobre el área de importaciones – comercialización, razón por lo que constituye el elemento central de la cadena de importación y ventas de las organizaciones. Asimismo, las encuestas a realizar se harán a los directores, gerentes y representantes de las organizaciones, que son quienes realizan la actividad de importación de manera directa desde el mercado chino, razón por lo que no ha sido necesaria una fórmula estadística para el cálculo de la muestra.

En consecuencia, los encuestados son los 13 representantes de estas organizaciones importadoras de vehículos chinos afiliados a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. En base a ello, sobre dichas concesionarias e importadores de vehículos chinos, se realizará la presente investigación, razón por lo cual este número constituirá la población y muestra para el desarrollo del estudio. Los datos tomados de estas 13 concesionarias serán determinados en base a datos estadísticos de importación de vehículos chinos y sobre ello, las encuestas preestablecidas para conocer de manera real el escenario que representan estas importaciones en la industria y mercado automotriz nacional.

Las entrevistas serán dirigidas para dos importadores de la misma asociación antes descrita, en donde se puede obtener información sobre la realidad del mercado automotriz en el Ecuador con la importación desde China.

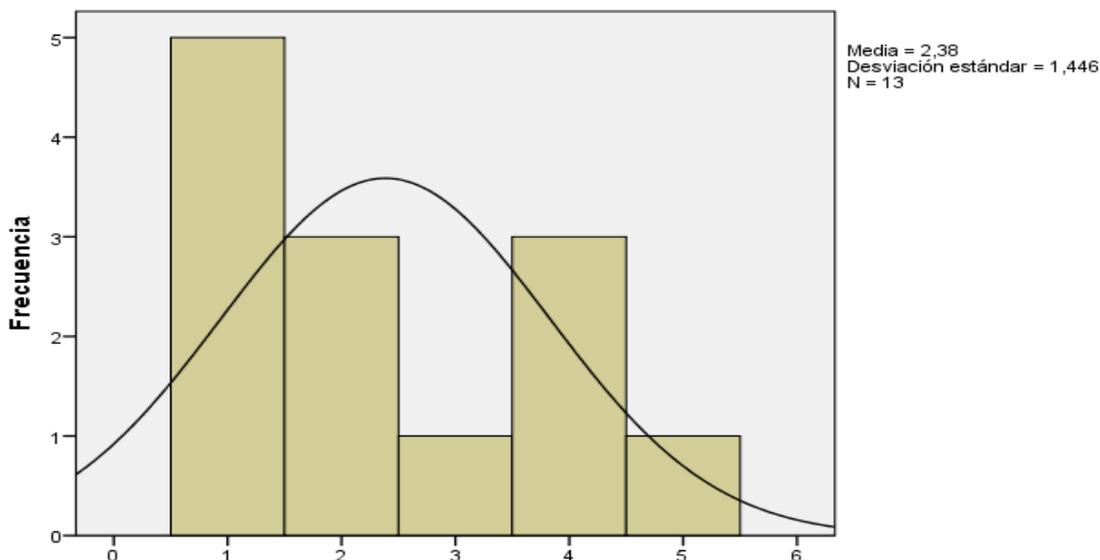
### **3.5. Encuesta**

La encuesta se ha realizado a través del programa de tabulación y análisis SPSS a los 13 socios AEDE de concesionarias importadoras de vehículos chinos, que se encuentran realizando actividades comerciales y de mercado en la ciudad de Guayaquil, con el propósito de conocer de manera definida y actualizada cómo ha evolucionado el mercado de vehículos chinos y el impacto que tiene en la comercialización de vehículos para la innovación e implementación de desarrollo tecnológico en el auto parque automotor nacional.

Por tanto, la premisa principal fundamentada en la idea a defender del estudio establece la interrogante de cómo la evolución de las importaciones de automóviles chinos al mercado nacional ha contribuido al crecimiento económico en el desarrollo del comercio exterior e intercambio de productos, bienes y servicios; como herramienta de expansión comercial y de mercado para el Ecuador en incidencia para el comercio internacional del país, desde una visión de expansión comercial hacia los principales mercados del mundo, desde la proyección de una economía emergente que busca introducirse como una de las más abiertas al mercado globalizado.

### 3.5.1 Primera pregunta

¿Considera usted que el Estado brinda las facilidades necesarias para promover las importaciones de automóviles chinos?



**Figura 6.** Facilidades para promoción de importaciones de automóviles chinos  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 6.**

*Datos estadísticos de facilidades para promoción de importaciones de vehículos chinos*

	<i>Opción</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Porcentaje válido</i>	<i>Porcentaje acumulado</i>
Válido	Totalmente de acuerdo	5	38,5	38,5	38,5
	Parcialmente de acuerdo	3	23,1	23,1	61,5
	Indiferente	1	7,7	7,7	69,2
	Parcialmente en desacuerdo	3	23,1	23,1	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

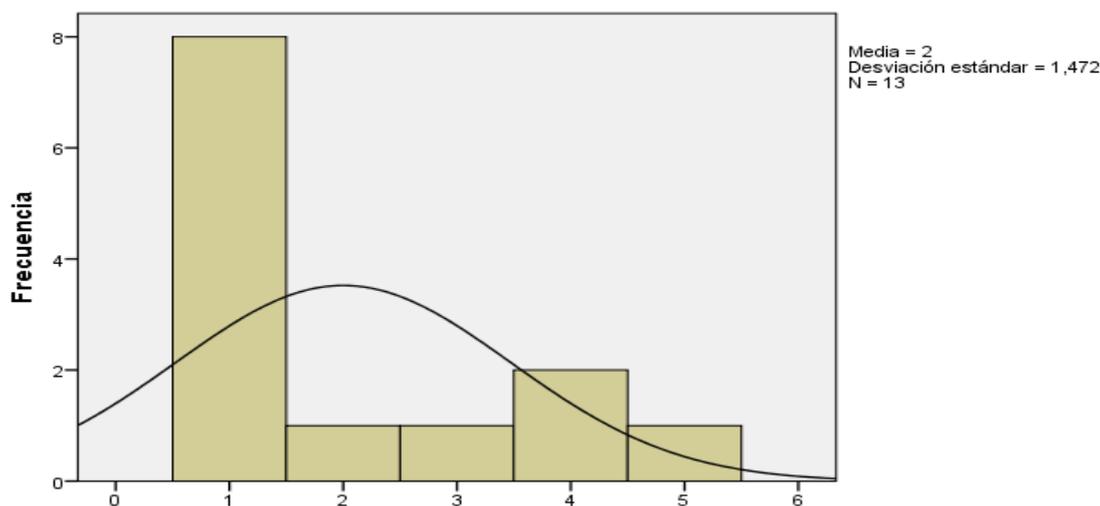
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

Los importadores y comercializadores de vehículos chinos en la ciudad de Guayaquil, están totalmente de acuerdo en un 38,5% (5), que el Estado sí brinda las facilidades para promover las importaciones de vehículos chinos, contrastado con un 23,1% (3), que considera que, aunque sí las brinda, debe fomentarse mayor competitividad de mercado al momento de implementar una relación comercial más recíproca entre los dos mercados.

### 3.5.2 Segunda pregunta

¿Está usted de acuerdo en que se fomente mayor competitividad de mercado, a través de las importaciones de automóviles chinos para la comercialización local?



**Figura 7.** Fomento de competitividad de mercado  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 7.**

*Datos estadísticos de fomento de competitividad de mercado*

	<i>Opción</i>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
Válido	Totalmente de acuerdo	8	61,5	61,5	61,5
	Parcialmente de acuerdo	1	7,7	7,7	69,2
	Indiferente	1	7,7	7,7	76,9
	Parcialmente en desacuerdo	2	15,4	15,4	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

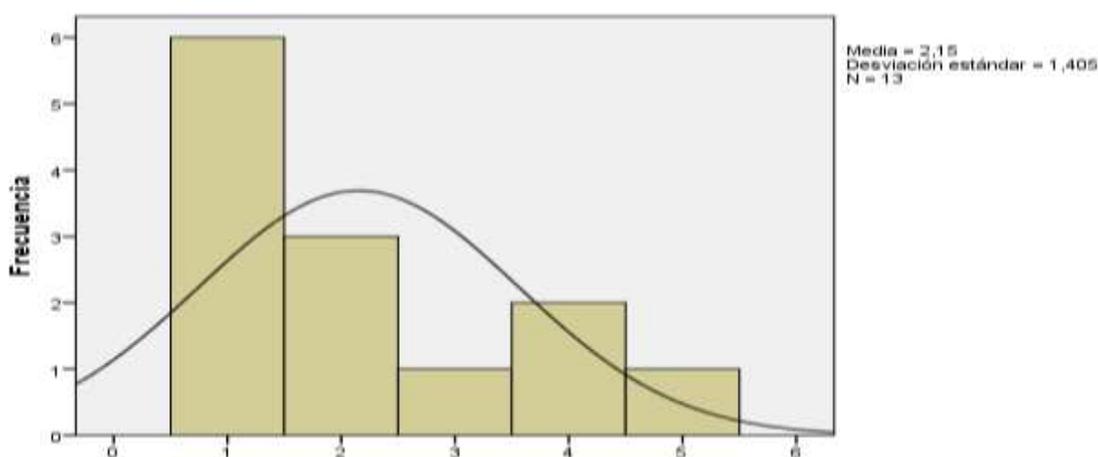
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

Los encuestados han respondido en un 61,5% (8) estar totalmente de acuerdo en que se fomente mayor competitividad de mercado a través de las importaciones y comercialización de vehículos chinos, debido a que consideran que, mediante ello, el mercado automotor local y nacional se beneficia en el ofrecimiento de mayor variedad de productos, con disponibilidad en todas las gamas para adecuarse a la economía de los ecuatorianos.

### 3.5.3 Tercera pregunta

¿Considera usted que las importaciones de automóviles chinos motivan la dinamización de la economía a través de la oferta y demanda de vehículos para todos los niveles adquisitivos?



**Figura 8.** Dinamización de la economía a través de oferta y demanda de vehículos chinos  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 8.**

*Datos estadísticos de dinamización de la economía a través de oferta y demanda*

Opción		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	6	46,2	46,2	46,2
	Parcialmente de acuerdo	3	23,1	23,1	69,2
	Indiferente	1	7,7	7,7	76,9
	Parcialmente en desacuerdo	2	15,4	15,4	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

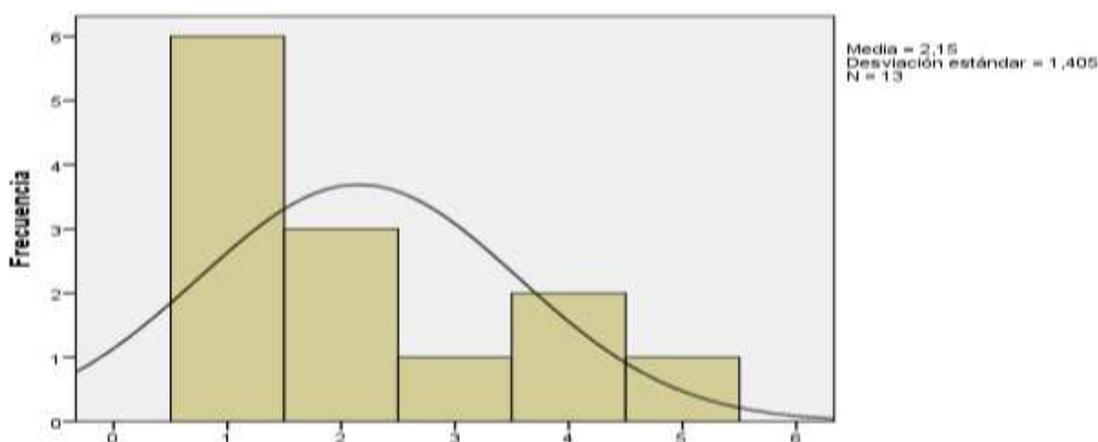
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

Los encuestados han respondido estar totalmente de acuerdo en un 46,2% (6), en que las importaciones de vehículos chinos motivan la dinamización de la economía a través de la oferta y demanda, debido a que incrementan las opciones de compra en vehículos que se adaptan a las necesidades, características y economía de la ciudadanía, por tanto, es un producto que se adecua a todos los niveles adquisitivos en el país.

### 3.5.4 Cuarta pregunta

¿Está usted de acuerdo en que el mercado de vehículos ha impulsado su desarrollo desde el periodo 2015 – 2019 con la introducción de un mayor número de marcas de automóviles chinos?



**Figura 9.** Desarrollo de mercado en período 2015 – 2019  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 9.**  
*Datos estadísticos de desarrollo de mercado en período 2015 – 2019*

	Opción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	6	46,2	46,2	46,2
	Parcialmente de acuerdo	3	23,1	23,1	69,2
	Indiferente	1	7,7	7,7	76,9
	Parcialmente en desacuerdo	2	15,4	15,4	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

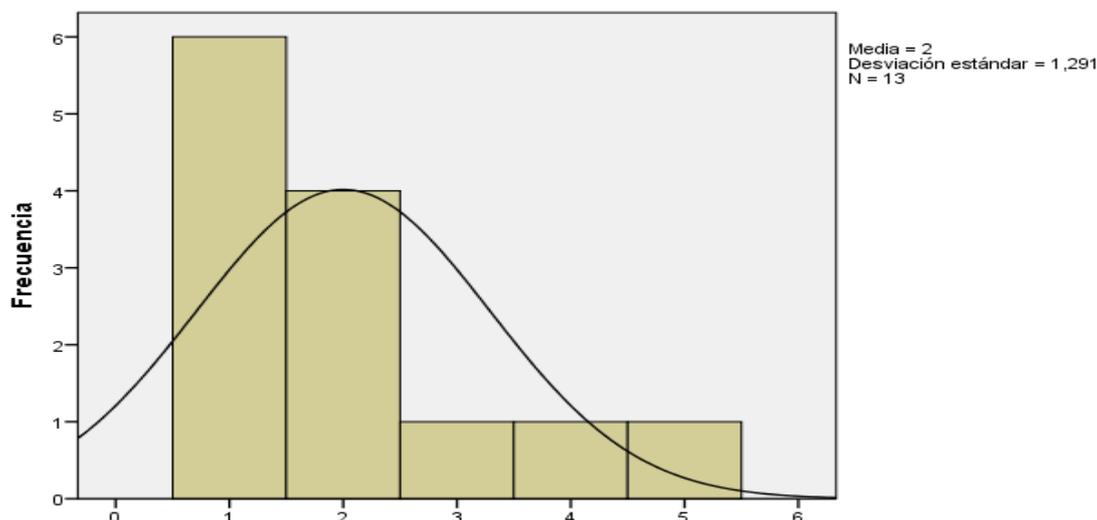
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

Los encuestados han respondido en un 46,2% (6), estar totalmente de acuerdo en que se ha impulsado el mercado automotor, desarrollándose especialmente en el período 2015 – 2019, con la introducción de nuevas marcas de automóviles chinos, ya que en esta etapa se han fortalecido los lazos comerciales entre Ecuador y China, motivando el intercambio de productos y servicios, especialmente para mejorar e innovar en el parque automotor.

### 3.5.5 Quinta pregunta

¿Considera usted que la importación de vehículos chinos ha mejorado la capacidad competitiva para todo el mercado de automóviles del Ecuador?



**Figura 10.** Mejoramiento de capacidad competitiva para mercado de automóviles  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 10.**

*Datos estadísticos de mejoramiento de capacidad competitiva para mercado de automóviles*

	Opción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	6	46,2	46,2	46,2
	Parcialmente de acuerdo	4	30,8	30,8	76,9
	Indiferente	1	7,7	7,7	84,6
	Parcialmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

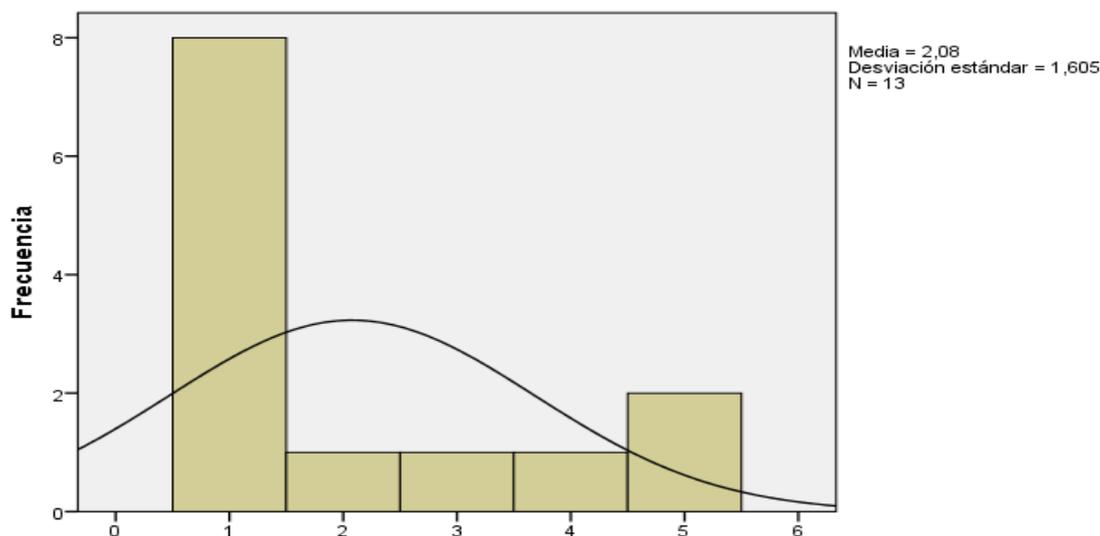
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 46,2% (6) de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo en que la importación de vehículos chinos ha mejorado la capacidad competitiva para todo el mercado de automóviles en la localidad y el país, considerando que ha ingresado un producto competitivo para todos los segmentos de mercado y con grandes posibilidades de compra, por lo cual, ha agregado un producto de interés que genera competitividad e innovación.

### 3.5.6 Sexta pregunta

¿Estima usted que el mercado de automóviles chinos brinda mayores facilidades adquisitivas a los compradores frente a vehículos de otras procedencias?



**Figura 11.** Facilidades adquisitivas para compradores de vehículos chinos  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 11.**

*Datos estadísticos de facilidades para promoción de importaciones de vehículos chinos*

Opción		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	8	61,5	61,5	61,5
	Parcialmente de acuerdo	1	7,7	7,7	69,2
	Indiferente	1	7,7	7,7	76,9
	Parcialmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	84,6
	Totalmente en desacuerdo	2	15,4	15,4	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

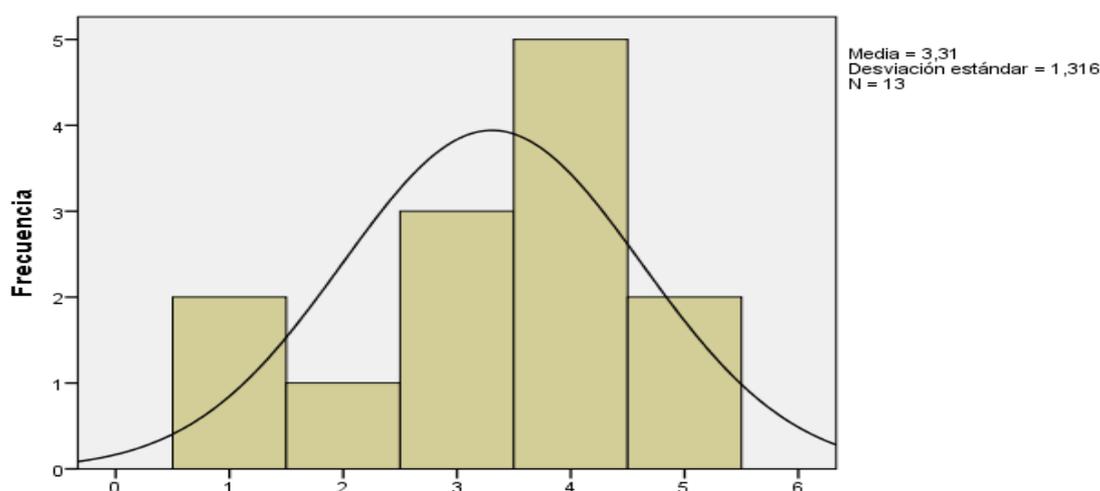
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 61,5% (8) de los encuestados respondió estar totalmente de acuerdo en que el mercado de automóviles chinos brinda mayores facilidades adquisitivas a los compradores frente a vehículos de otras procedencias de marcas, debido a que los precios que ofrece el sector automotor de vehículos chinos tienen gran diversificación de sus productos, posicionando automotores para todos los segmentos económicos.

### 3.5.7 Séptima pregunta

¿Cree usted que el Estado debe fomentar mayor intercambio comercial a través de las importaciones de automóviles con un incremento de calidad definido en la normativa nacional?



**Figura 12.** Incremento de calidad de vehículos chinos a través de normativa nacional  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 12.**

*Datos estadísticos de incremento de calidad de vehículos chinos*

	Opción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	2	15,4	15,4	15,4
	Parcialmente de acuerdo	1	7,7	7,7	23,1
	Indiferente	3	23,1	23,1	46,2
	Parcialmente en desacuerdo	5	38,5	38,5	84,6
	Totalmente en desacuerdo	2	15,4	15,4	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

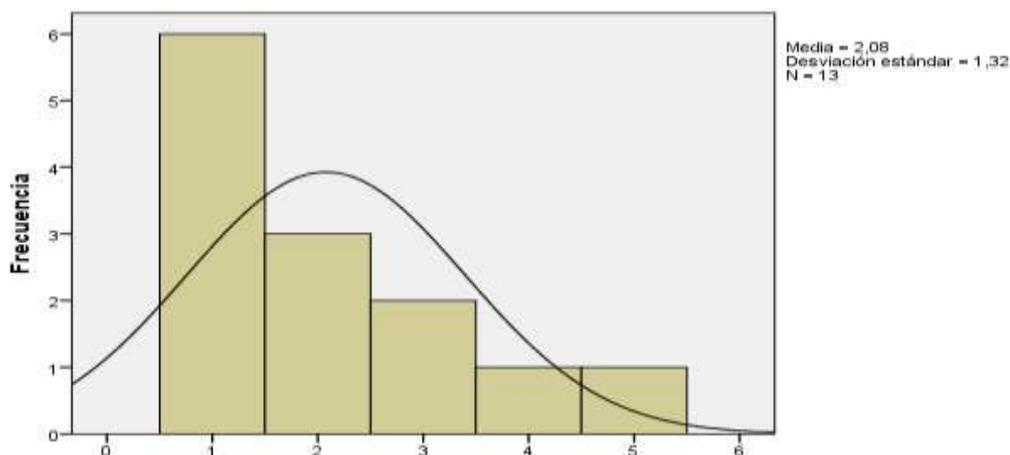
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 38,5% (5) de los encuestados dijo estar parcialmente en desacuerdo, debido a que consideran que los vehículos de importación de China poseen una gran calidad e innovación en todos sus productos, por tanto, no consideran que debe exigir un incremento de calidad, ya que actualmente poseen la más alta tecnología del mercado internacional en competitividad.

### 3.5.8 Octava pregunta

¿Considera usted que las relaciones de comercio exterior del Ecuador con China han beneficiado al desarrollo económico y productivo del mercado de automóviles local?



**Figura 13.** Beneficio de desarrollo económico – productivo de relaciones comerciales Ecuador – China  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 13.**

*Datos estadísticos de desarrollo económico – productivo de relaciones comerciales Ecuador – China*

	Opción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	6	46,2	46,2	46,2
	Parcialmente de acuerdo	3	23,1	23,1	69,2
	Indiferente	2	15,4	15,4	84,6
	Parcialmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	92,3
	Totalmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

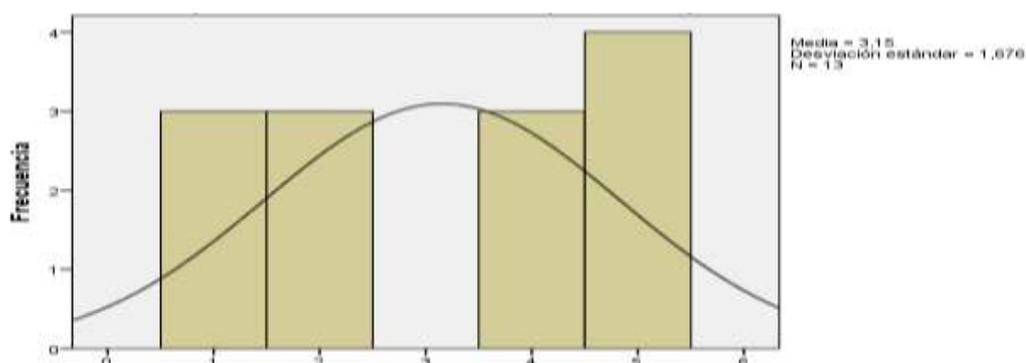
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 46,2% (6) dijo estar totalmente de acuerdo en que las relaciones de comercio exterior del Ecuador con China han beneficiado al desarrollo económico y productivo del mercado de automóviles nacional, debido a que, a través de ello, el país se ha beneficiado de una renovación del parque automotor para todos los sectores socioeconómicos, especialmente en estratos y medios y bajos con mayor acceso a compra e innovación.

### 3.5.9 Novena pregunta

¿Está usted de acuerdo en que Ecuador debería formar un frente comercial de bloque con los demás países de la región (CAN) para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos para las importaciones?



**Figura 14.** Formación de frente comercial de bloque CAN para negociación de importaciones de vehículos chinos

*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 14.**

*Datos estadísticos de formación de frente comercial CAN para negociaciones de importaciones de vehículos chinos*

Opción		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	3	23,1	23,1	23,1
	Parcialmente de acuerdo	3	23,1	23,1	46,2
	Parcialmente en desacuerdo	3	23,1	23,1	69,2
	Totalmente en desacuerdo	4	30,8	30,8	100,0
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

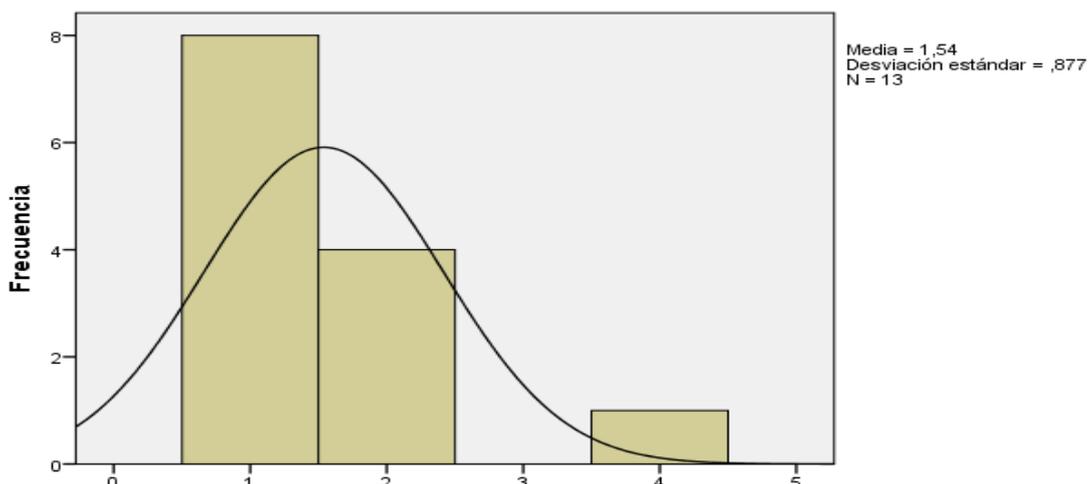
*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 30,8% (4) dijo estar totalmente en desacuerdo en que Ecuador conforme un bloque comercial para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos, ya que consideran que el país ha negociado de manera adecuada el tema de importaciones de vehículos chinos. Esto ha sido contrastado con un 23,1% (3) que dijo estar totalmente de acuerdo, ya que consideran que en bloque podrían obtener mejores precios y mayor competitividad de mercado para la zona de la CAN.

### 3.5.10 Décima pregunta

¿Considera usted que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos al tener mayor acceso a vehículos para todos los segmentos comerciales con precios asequibles?



**Figura 15.** Beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales  
*Elaborado por:* López (2021)

**Tabla 15.**

*Datos estadísticos de beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales*

	Opción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	8	61,5	61,5	61,5
	Parcialmente de acuerdo	4	30,8	30,8	92,3
	Parcialmente en desacuerdo	1	7,7	7,7	100,0
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

*Elaborado por:* López (2021)

### Análisis

El 61,5% (8) de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo en que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos, ya que, a través de ello, se han podido comercializar vehículos para todos los segmentos comerciales con precios que pueden ser adaptados a la economía local para todos los estratos económicos de las familias ecuatorianas. Por tanto, además de asequibilidad, también representan competitividad, variedad e innovación para todos los gustos de los clientes.

### 3.6 Síntesis de resultados de encuesta

**Tabla 16.**

*Datos estadísticos de beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales*

No.	Pregunta	Opción	Frecuencia (Fr=13)	Porcentaje (%)
1	¿Considera usted que el Estado brinda las facilidades necesarias para promover las importaciones de automóviles chinos?	Totalmente de acuerdo	5	38,5%
2	¿Está usted de acuerdo en que se fomente mayor competitividad de mercado, a través de las importaciones de automóviles chinos para la comercialización local?	Totalmente de acuerdo	8	61,5%
3	¿Considera usted que las importaciones de automóviles chinos motivan la dinamización de la economía a través de la oferta y demanda de vehículos para todos los niveles adquisitivos?	Totalmente de acuerdo	6	46,2%
4	¿Está usted de acuerdo en que el mercado de vehículos ha impulsado su desarrollo desde el periodo 2015 – 2019 con la introducción de un mayor número de marcas de automóviles chinos?	Totalmente de acuerdo	6	46,2%
5	¿Considera usted que la importación de vehículos chinos ha mejorado la capacidad competitiva para todo el mercado de automóviles del Ecuador?	Totalmente de acuerdo	6	46,2%
6	¿Estima usted que el mercado de automóviles chinos brinda mayores facilidades adquisitivas a los compradores frente a vehículos de otras procedencias?	Totalmente de acuerdo	8	61,5%
7	¿Cree usted que el Estado debe fomentar mayor intercambio comercial a través de las importaciones de automóviles con un incremento de calidad definido en la normativa nacional?	Parcialmente en desacuerdo	5	38,5%
8	¿Considera usted que las relaciones de comercio exterior del Ecuador con China han beneficiado al desarrollo económico y productivo del mercado de automóviles local?	Totalmente de acuerdo	6	46,2%
9	¿Está usted de acuerdo en que Ecuador debería formar un frente comercial de bloque con los demás países de la región (CAN) para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos para las importaciones?	Totalmente en desacuerdo	4	30,8%
10	¿Considera usted que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos al tener mayor acceso a vehículos para todos los segmentos comerciales con precios asequibles?	Totalmente de acuerdo	8	61,5%

*Elaborado por:* López (2021)

### **3.7. Entrevista**

#### **Entrevista No. 1**

##### **Administrador de concesionaria automotriz**

#### **1.- ¿Cómo se encuentra actualmente el mercado automotriz de procedencia China por parte de la AEDE?**

Desde hace más de cinco años se ha dado un notable crecimiento de marcas chinas en el mercado automotor en el Ecuador, en el que han ido ingresando anualmente nuevas marcas y van generando una plataforma más atractiva y de mayores opciones para el potencial consumidor. Se compite mucho con los autos de procedencia europea que tienen preferencias arancelarias.

#### **2.- ¿Cómo se ha visto la entrada del mercado automotriz chino para la industria en general?**

Los precios son parte de la mayor competencia en el mercado, junto con la calidad que se presenta y eso ha sido un puntal para nosotros, por los modelos que ofrecemos tienen estándares de calidad, repuestos económicos y los precios de los autos son accesibles para su compra, sea de contado o diferido.

#### **3.- ¿Los autos chinos han sabido adaptarse a las preferencias del consumidor?**

Nosotros como oferta estamos siempre prestos a ofrecer la calidad y precio conveniente para el consumidor, y más aún en estos tiempos de crisis en las que nos hemos visto afectados por la pandemia, pero que de alguna manera hemos logrado atraer a los clientes para comprar vehículos de procedencia china.

#### **4.- ¿En este último año han sentido los efectos de la pandemia a nivel de importación y compra de los consumidores?**

Por supuesto, como todos en realidad. Tuvimos que permanecer cerrados nuestros concesionarios y de igual forma la importación se detuvo por varios meses y recién hace unos cuantos meses atrás hemos logrado observar nuevamente un crecimiento en las ventas, quizás no las esperadas como en otros años, pero motivados que poco a poco cambiarán y se normalizarán de alguna manera las cosas.

## **5.- ¿Cómo se proyectan las ventas de marcas chinas en el mercado automotriz en el país?**

Esperamos tener un crecimiento entre el 15% y 20% en comparación al tiempo que estuvimos paralizados varios meses. Con las utilidades y los décimos que se vienen en los próximos meses hacen que se dinamice un poco el mercado.

## **Entrevista No. 2**

### **Gerente de empresa automotriz**

#### **1.- ¿Cómo se encuentra actualmente el mercado automotriz de procedencia China por parte de la AEDE?**

Estamos volviendo al movimiento usual de importación y ventas de nuestros modelos chinos, porque el año pasado por cuestiones de la pandemia del COVID-19 se paralizaron las importaciones y las relaciones comerciales de igual forma. Pero se puede decir que, a nivel de la demanda de vehículos chinos, estos tienen muy buena aceptación desde hace varios años y cada vez más, los consumidores están prefiriéndonos especialmente por los precios y repuestos con los que se compete.

#### **2.- ¿Cómo se ha visto la entrada del mercado automotriz chino para la industria en general?**

Es un mercado muy amplio, porque tenemos marcas americanas y también de origen europea que son muy tradicionales en el país, pero hemos alcanzado una buena participación con modelos de origen chino, por los buenos resultados que se tienen en la calidad, potencia, precio y accesibilidad en repuestos que antes no se tenía.

#### **3.- ¿Los autos chinos han sabido adaptarse a las preferencias del consumidor?**

Claro, porque primero estudiamos qué quiere el consumidor y hacia donde se dirigen sus expectativas. Toda persona busca que sea un auto seguro y confiable, además que no sea costoso su mantenimiento y eso es lo que hemos logrado introducir en el mercado frente a la competencia.

#### **4.- ¿En este último año han sentido los efectos de la pandemia a nivel de importación y compra de los consumidores?**

Como lo dije antes, todo el comercio internacional ha sufrido lo acaecido por la pandemia mundial, en donde nos hemos visto incluso a la necesidad de cerrar los almacenes y luego iniciamos las ventas de forma telemática y medios alternativos y estos han funcionado hasta ahora, ya que aún nos encontramos en la realidad de que existen protocolos de bioseguridad a seguir y personas que prefieren seguir en casa. el año pasado reducimos nuestras importaciones de 2 a tres vehículos por mes y en su momento no importamos ninguno, sino que nos manejamos con los que teníamos hasta lanzar los modelos 2021.

#### **5.- ¿Cómo se proyectan las ventas de marcas chinas en el mercado automotriz en el país?**

Esperamos que para este año todo se vaya nivelando y mejores, en que las personas sigan confiando en la calidad y seguridad de los modelos chinos que ofrecemos y seguir subiendo puestos en la línea automotriz que cada día es más competitivo por la variedad de marcas y modelos que se importan.

### **3.8. Síntesis de las entrevistas**

- Las importaciones vienen creciendo con los años.
- Actualmente las importaciones se han visto reducidas por la pandemia.
- El consumidor tiene preferencias de calidad y seguridad en los modelos.
- Compra también por la relación de costos de mantenimiento.
- Espera que la pandemia no merme las aspiraciones de seguir creciendo en el mercado automotriz.
- Alta competencia con marcas americanas y europeas.
- Las importaciones pueden mejorar con los ingresos adicionales que tienen los potenciales consumidores como son las utilidades y los décimos.

### **3.9 Diagnóstico de estado situacional actual**

Habiendo revisado los resultados de la encuesta realizada a 13 representantes de este reconocido sector comercial, importadores y comercializadores de vehículos chinos, miembros de AEDE en la ciudad de Guayaquil, se puede diagnosticar el estado situacional actual, como un mercado estable y creciente en base a innovación y tecnificación para la relación comercial bilateral, que aún puede ser mejorada en competitividad, debido a la relación calidad – precio, frente a las demás marcas del mercado automotor en el Ecuador.

Sobre ello, cabe mencionar que la relación comercial con China ha presentado dos etapas, donde la primera se estima para el periodo 2015 – 2017, como una de las de mayor crecimiento, y desde 2018 – 2019, como el inicio del descenso en cuanto a los indicadores económicos de intercambio comercial en las importaciones del Ecuador que en diciembre de 2019, que cerró en US\$321 millones de dólares en comparación con el inicio del mismo año, en enero 2018, con US\$426 millones de dólares, lo que demuestra el índice de descenso que representa para el sector comercial nacional de manera general, pero que en el escenario de las importaciones de vehículos procedentes de este país, tiene una particularidad.

La particularidad del intercambio comercial en la importación de vehículos chinos es precisamente que, para este sector de la economía bidireccional entre ambos países, no ha tenido mayor impacto en el comercio internacional del sector automotriz, debido a que en la segunda etapa comercial 2015 – 2019, la industria de ensamblaje ecuatoriana cayó 77% debido al incremento de importaciones de vehículos chinos del primer período 2015 – 2017 y a partir de esa fecha fue ocupada en su mayoría por vehículos importados desde China, incrementando el desarrollo de tecnología y competitividad en el mercado local y nacional.

Esto produjo que las importaciones de vehículos se incrementen en 70,654 vehículos chinos en 2019, frente a los 52,982 vehículos importados desde China en 2015, presentando con ello, un incremento del sector comercial automotor, que aportó y aporta mayor asequibilidad a los vehículos en todas las gamas y segmentos de mercado,

ofreciendo una variedad de vehículos con precios competitivos e innovación tecnológica, que fomenta la renovación del parque automotor ecuatoriano y beneficia a los consumidores nacionales.

La competitividad e innovación de mercado en asequibilidad y dinamización económica que aporta la importación de vehículos chinos representa un contraste comercial para el sector automotor de vehículos de otras marcas y procedencias, debido a que el mercado de vehículos chinos ha impactado en gran medida el desarrollo de este mercado, restando cuota comercial a sus competidores, lo que ha obligado a ceder representación de mercado y oferta al público. A continuación, se presenta el estado situacional actual de las marcas de vehículos importados de China, más vendidas en el Ecuador.

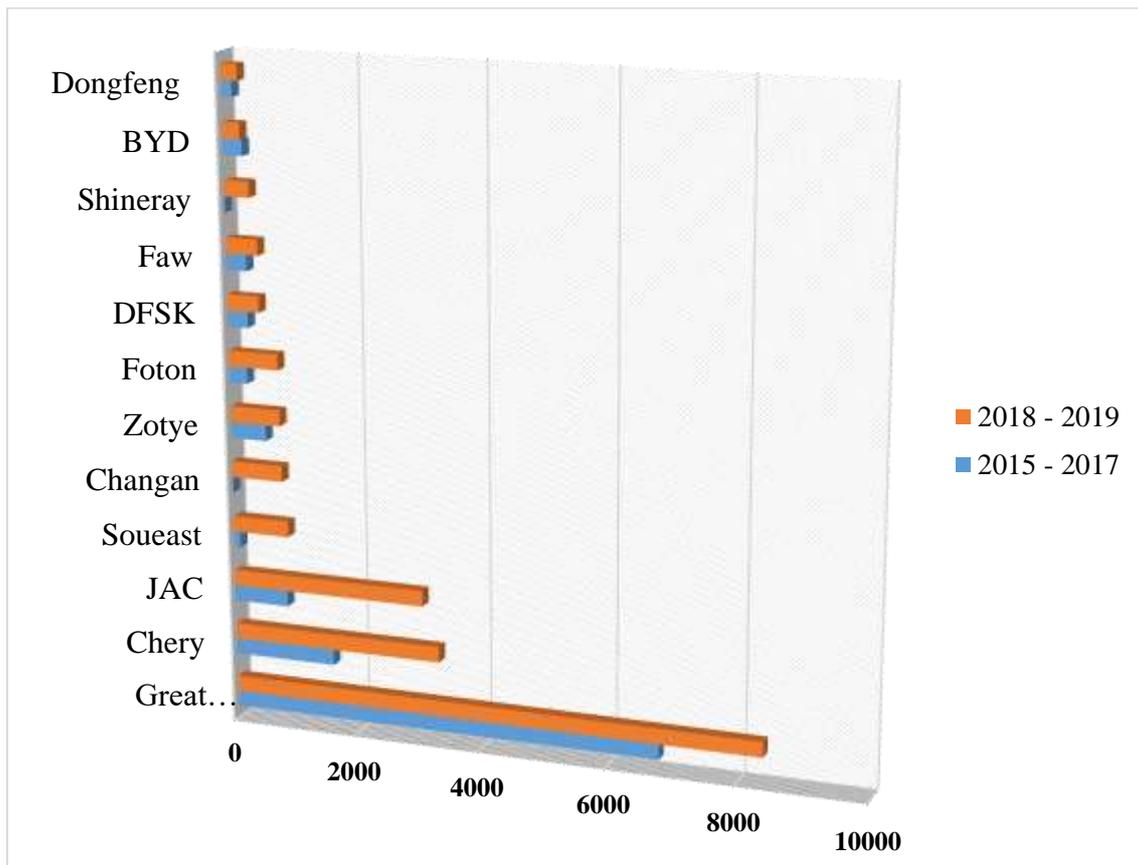
**Tabla 17.**

*Situación del mercado de vehículos chinos (2015 – 2019)*

Ranking	Marca	2015 – 2017	2018 – 2019	Variación porcentual (%)
<b>1</b>	Great Wall	6.792	8.380	23%
<b>2</b>	Chery	1.614	3.330	106%
<b>3</b>	JAC	866	3.075	25%
<b>4</b>	Soueast	101	901	792%
<b>5</b>	Changan	8	820	1,216%
<b>6</b>	Zotye	572	807	41%
<b>7</b>	Foton	291	793	173%
<b>8</b>	DFSK	328	512	56%
<b>9</b>	Faw	328	512	44%
<b>10</b>	Shineray	3	399	1,114%
<b>11</b>	BYD	307	272	-11%
<b>12</b>	Dongfeng	168	258	54%

*Fuente:* Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2019)

En consecuencia, el sector importador de vehículos chinos ha logrado introducir al mercado local y nacional, marcas de automóviles que tienen gran acogida para todos los segmentos de mercado, debido a las facilidades de acceso en precios, resultado de la amplia variedad de vehículos para todas las necesidades y gustos de los consumidores, escenario que ha incrementado las importaciones de vehículos chinos en el mercado automotriz ecuatoriano, tal como se representa a continuación:



**Figura 16.** Porcentaje de incremento de mercado de vehículos chinos  
**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

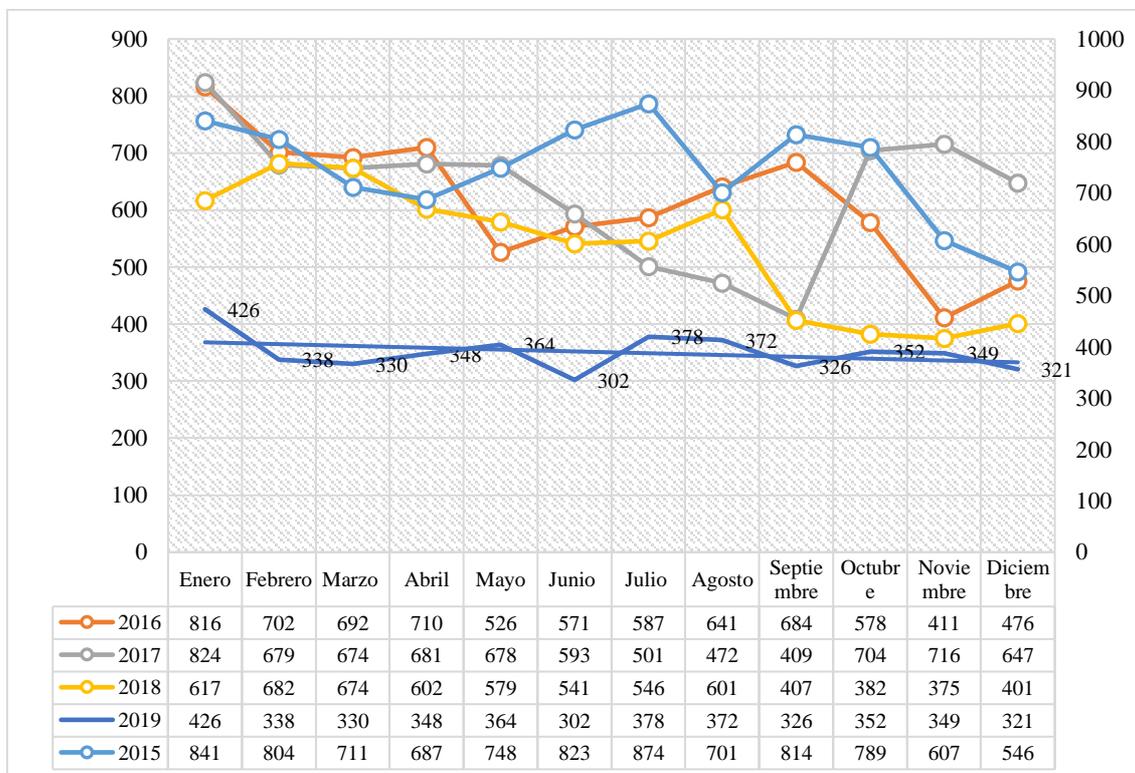
Por tal razón, es claro que este sector de mercado representa un importante segmento para las importaciones nacionales que debe ser observado para mantener la estabilidad competitiva del sector automotor, sin restar competitividad, oferta e innovación en el acceso a otros vehículos importados de otras procedencias, y con ello, mantener el libre mercado de oferta y demanda en una relación justa de comercio interno y externo.

# CAPÍTULO IV

## INFORME FINAL

### 4.1 Aspectos fundamentales de análisis

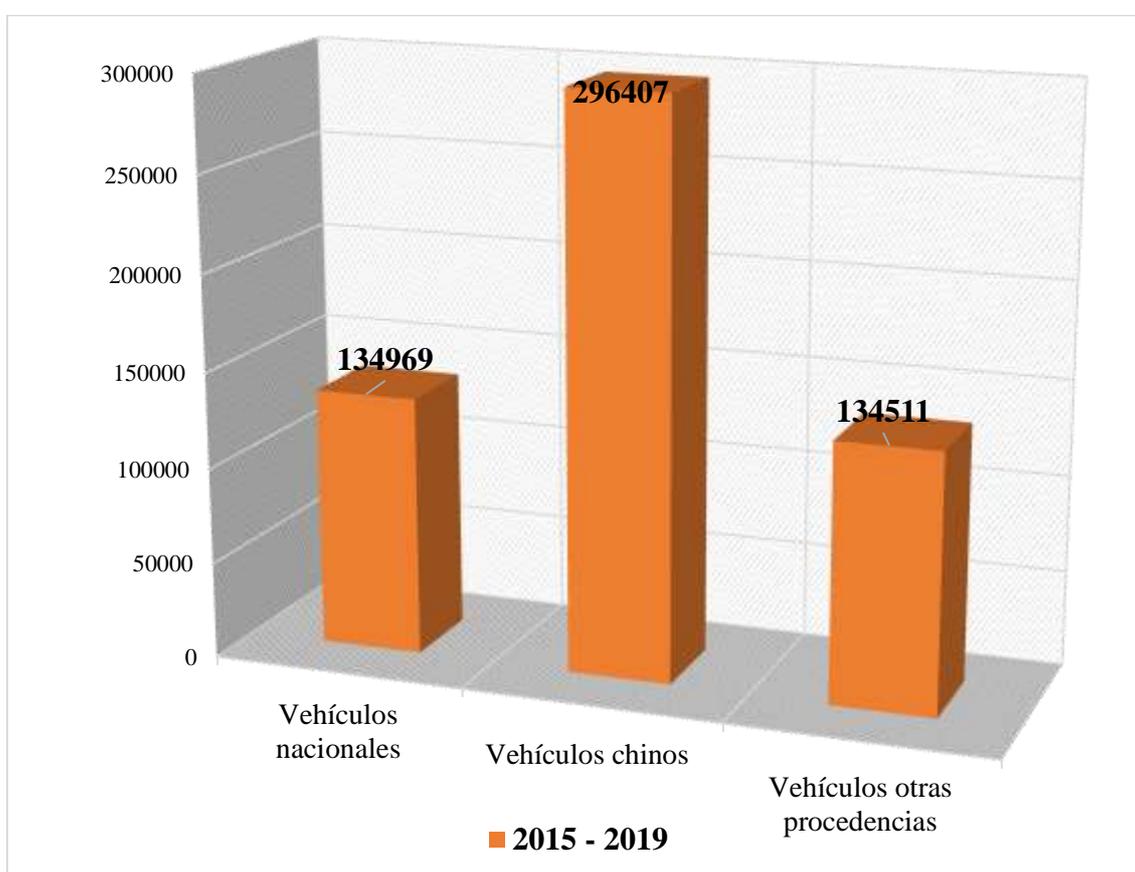
La consecución del análisis de las importaciones de automóviles chinos para determinar su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019, se ha desarrollado a través del presente estudio, con los resultados de crecimiento comercial en las importaciones entre la República Popular China y Ecuador en el área comercial de vehículos, desde lo que, el mercado chino ha ingresado al país con vehículos altamente competitivos en tecnología, innovación y precios, que han representado un incremento del interés de los ciudadanos por vehículos en todo tipo de segmentos de mercado. Por tanto, el incremento de las importaciones de vehículos chinos ha promovido competitividad con la importación de vehículos de otras procedencias y de ensamblaje nacional, que es presentado con los siguientes datos.



**Figura 17.** Porcentaje de incremento de mercado de vehículos chinos

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

Las importaciones de vehículos chinos tuvieron su mayor incremento en los periodos de 2015 a 2017, con incidencia en el mercado nacional, presentando el descenso de las importaciones de vehículos de otras procedencias y/o ensamblaje nacional, debido al incremento de competitividad del mercado que ha representado las importaciones de los demás mercados internacionales de vehículos en el Ecuador. Por tanto, en los periodos 2018 – 2019, se mantuvo la incidencia comercial del sector importador de vehículos chinos, aunque considerando la segmentación de mercado y las demandas comerciales sobre ventas locales. Por lo que se presentan los siguientes resultados sobre las unidades de vehículos de otras procedencias y vehículos nacionales en comparativa de importación de vehículos chinos en el mercado.



**Figura 18.** Escenario de importaciones de vehículos chinos en comparativa con otros mercados automotrices (2015 – 2019)

**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

Por tanto, el incremento de las importaciones de vehículos chinos al mercado local ha resultado en una mayor competitividad del sector automotor, motivando a la dinamización de la economía y de la productividad, a través de un crecimiento comercial

nacional e internacional, considerando que las importaciones de estos vehículos fomentan un mejor desempeño de segmentación de mercado debido a la variedad de vehículos en innovación, tecnología y precio que son referentes considerados por el cliente al momento de elegir un vehículo chino.

## **4.2 Propuesta de modelo de desarrollo comercial**

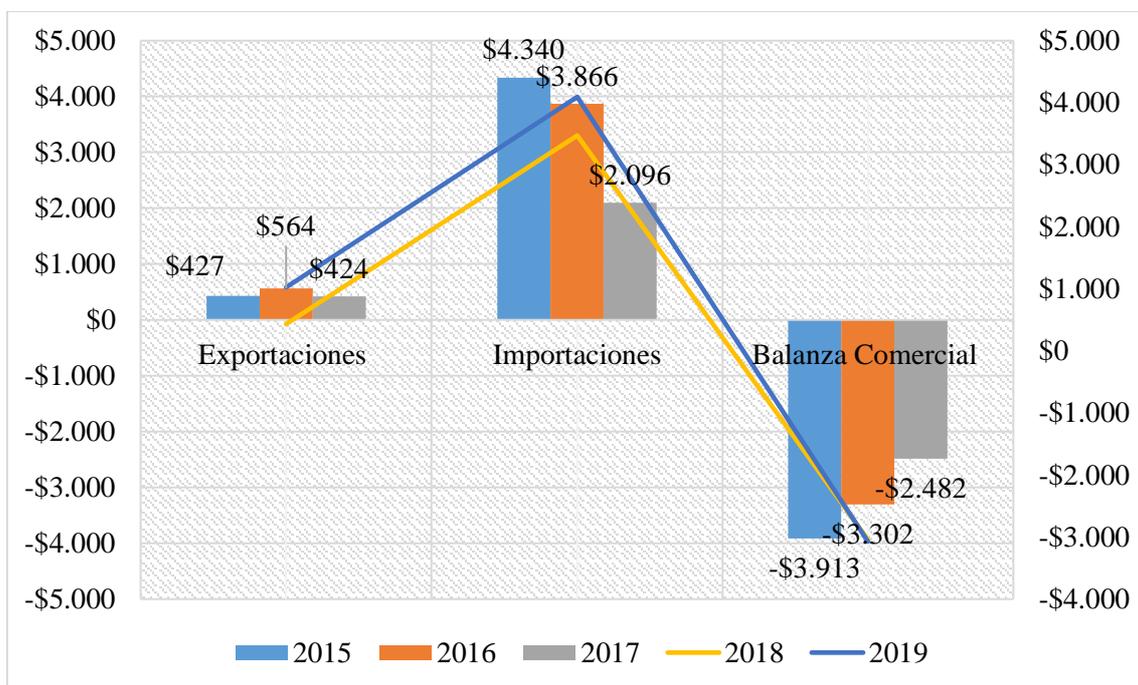
La presente propuesta de modelo de desarrollo comercial se ha realizado con el propósito de fortalecer la competitividad del mercado automotriz nacional, frente a las importaciones de vehículos chinos que como se ha podido observar en los datos obtenidos de AEDE (2019), su crecimiento de mercado ha desplazado a las demás marcas de vehículos importados de otras procedencias, hasta llegar a posicionarse con el 20% del mercado de vehículos.

Por tanto, esta propuesta constituye un modelo de crecimiento del comercio internacional entre Ecuador y China, de manera más equitativa y justa para mantener la competitividad comercial interna en el sector nacional de vehículos, sin restar competitividad a los vehículos chinos, pero promoviendo el desarrollo de los demás sectores de mercado en marcas de vehículos, con un comercio justo y adecuado a los intereses socioeconómicos de la ciudadanía ecuatoriana.

### **4.2.1 Modelo ISI, de industrialización por sustitución de importaciones para desarrollo comercial en el comercio bilateral Ecuador – China**

Han surgido más economías a través de la estrategia de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) en el mundo en desarrollo, en comparación con las que se han desplomado por adoptar las prescripciones del Consenso de Washington, que son las mismas políticas aplicadas en América Latina, y específicamente en Ecuador, para el mantenimiento de las relaciones comerciales internacionales que regulan el comercio exterior. Por tanto, el modelo propuesto pretende equiparar o mitigar la inequidad de la balanza comercial entre Ecuador y China al momento de ejecutar el comercio bidireccional entre los dos países.

Por ello, este modelo propuesto en este estudio pretende fortalecer el sector competitivo de importación y comercialización de vehículos, frente al crecimiento mercado de automóviles chinos en Ecuador, introduciendo una serie de reformas comerciales que implementen medidas comerciales para promover el desarrollo comercial interno y mantener el crecimiento e investigación en el mercado nacional. Es decir, que los vehículos chinos importados puedan ingresar al mercado nacional siempre que la industria y mercado nacional mantengan el mismo nivel de intercambio comercial con China para fortalecer y mantener la competitividad y productividad del importador y comercializador de vehículos y segmentos de la industria relacionados.



**Figura 19.** Balanza comercial no petrolera China – Ecuador (en millones de dólares)  
**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2019)

Para ello, se deben observar las ventajas que tiene el sector del ensamblaje de vehículos y de repuestos y accesorios en el Ecuador, que han visto disminuida su capacidad comercial frente al ingreso de la industria automotriz china, y sobre ello aplicar el modelo ISI para mantener y fortalecer el desarrollo comercial bidireccional entre Ecuador y China, y equiparar la balanza comercial entre los dos mercados. Para ello, se debe observar la balanza comercial no petrolera entre Ecuador y China, y sobre ello, segmentar el mercado automotriz para la aplicación del modelo ISI, como herramienta de desarrollo comercial entre los dos países para fortalecer el mercado automotriz nacional, en

competitividad y crecimiento, sin perjudicar los intereses de la relación comercial entre China y Ecuador.

En consecuencia, el modelo propuesto pretende sustituir a la industria china automotriz en aquellos espacios que la industria nacional puede ser fortalecida y potenciada, para poder mitigar el desbalance comercial existente de la relación comercial, debido a que es claramente mayor las importaciones que las exportaciones entre Ecuador y China, lo cual ha puesto a la industria automotriz nacional en una situación de desventaja, puesto que la manufactura vehicular china es mucho más asequible que la que se importa y comercializa en el Ecuador.

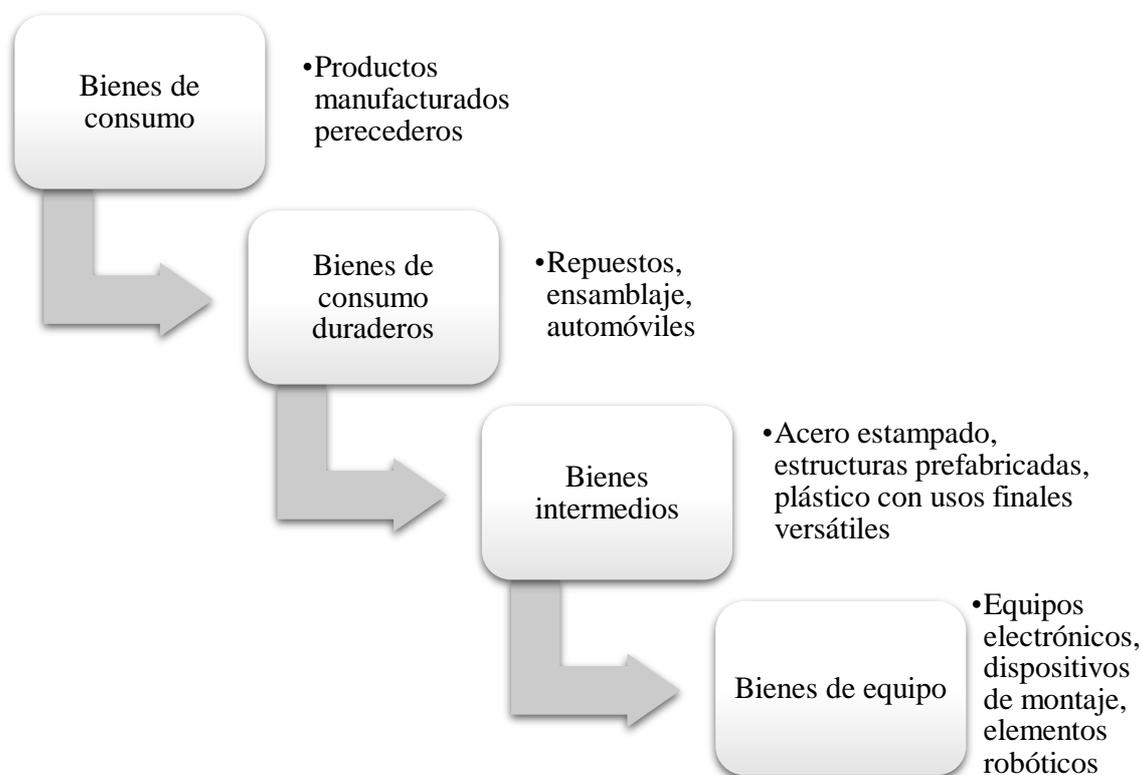
#### **4.2.1.1 Estructura de desarrollo comercial en importaciones de automóviles chinos**

La lógica detrás del modelo propuesto para este estudio (ISI), se basa en los vínculos hacia adelante y hacia atrás en los procesos comerciales de las importaciones de vehículos entre Ecuador y China, sobre una economía de escala, donde los productos ecuatorianos del sector automotriz puedan ser reemplazados a precios competitivos en el mercado interno, y así poder importar lo estrictamente necesario para el mercado interno, equiparando la balanza comercial entre ambos países. Lo que este modelo propuesto pretende es promover la competitividad de mercado automotriz local, reemplazando los productos manufacturados producidos en China, que actualmente se consumen como importaciones.

Por tanto, es necesario comprender algunos principios de fabricación: en primer lugar, todo proceso industrial o de fabricación implica varias etapas de producción. El número de etapas en el proceso de producción es un reflejo y función de la complejidad del producto final; es decir, el proceso de fabricación que transforma componentes, piezas o repuestos en partes del vehículo, o directamente en los procesos de ensamblaje de producción nacional de vehículos en el Ecuador.

El proceso de fabricación que transforma alrededor de 17 metales primarios en la estructura que finalmente se convierte en un automóvil requiere más de 120 etapas; además, la densidad (número de etapas) del proceso de fabricación también influye en el valor agregado del producto final y, por lo tanto, en el precio final. Sobre ello, se

clasifican las siguientes etapas de producción en 4 sectores de bienes industriales interrelacionados al sector comercial de importaciones y comercialización de vehículos, para los cuales el modelo propuesto pretende fortalecer en competitividad de mercado interno:



**Figura 20.** Productos de sustitución para componentes de importación de vehículos chinos  
*Elaborado por:* López (2021)

Para que cualquier proceso de fabricación verdaderamente autónomo esté libre de dependencia extranjera, necesitaría desarrollar industrias en los 4 sectores hasta cierto punto. El ISI prevé que los encadenamientos hacia atrás de los sectores de bienes de consumo generen demanda de los productos que producirían los sectores de bienes intermedios y de capital para los procesos comerciales y de mercado de sustitución en la industria automotriz nacional, como sustitución de los productos chinos en vehículos y componentes.

En última instancia, el objetivo es desarrollar una economía industrial verticalmente integrada en la que unos pocos fabricantes de bienes de capital (alto capital/producción) suministren toda la economía los componentes básicos para la producción de bienes intermedios. Luego, una gama más amplia de fabricantes de bienes intermedios produzca

una gama aún más amplia de bienes intermedios que los sectores de consumo (duraderos y no duraderos) que podrían transformar en productos de consumo final en sustitución de algunos elementos de la industria automotriz.

Con ello, se pretende promover el desarrollo comercial de los sectores relacionados de esta industria, para mantener competitividad de mercado en la comercialización de vehículos, piezas y demás repuestos que pueden ser ensamblados y producidos en el Ecuador, y así equiparar la balanza comercial con China. De esta manera, se estima que el país puede especializarse en la producción de aquellos productos básicos con los que se promueve este mercado, creando una ventaja comparativa para el país y la región en América Latina.

Es decir, se promueve la diversificación de productos para consumo interno e incremento de exportaciones en equiparación de la balanza comercial, fomentando además un recurso abundante en dotación de factores (por ejemplo, mano de obra, tierra, tecnología). Esto significaba que Ecuador podría intercambiar sus propios productos del sector primario de valor agregado relativamente bajo por los productos más caros y de mayor valor agregado en los que se especializa la industria china, y así mantener la competitividad e innovación en el mercado.

#### **4.2.2 Estrategia de importación**

Si se maneja bien, la importación puede contribuir de manera significativa al éxito empresarial y comercial en el Ecuador para nivelar y/o equiparar la balanza comercial con China. Por tanto, se pueden utilizar proveedores extranjeros como una parte clave del control de costos, pero considerando la industria nacional en la construcción de un modelo comercial de importaciones sobre los productos únicos que la importación les permite ofrecer. Por tal razón, la estrategia de importación eficaz debe tener en cuenta todos los factores que consideraría en cualquier forma de compra; al mismo tiempo, debe planificar cómo enfrentará el Ecuador los desafíos adicionales, como lidiar con los largos plazos de entrega y la carga financiera que esto puede imponer para la industria y el mercado nacional.

Para determinar la estructura basada en el modelo propuesto, se debe considerar el enfoque que las empresas automotrices han adoptado, en base a una estrategia de perspectiva global en su operación. El crecimiento de la industria automotriz, especialmente en la última década de comercio exterior agresivo por parte de China, lleva a la presencia de todos los competidores en prácticamente todos los rincones del mundo, por lo que, al centrarse en plataformas comunes y módulos intercambiables, las empresas productoras de piezas, repuestos, línea de ensamblaje, como productos sustitutivos a las importaciones entre Ecuador hacia China, pueden realizar una implementación más rápida y de menor costo de nuevas soluciones en toda la gama de productos, al tiempo que adaptan los vehículos a una multitud de gustos y preferencias de los consumidores en el país y equipara la balanza comercial.

**Tabla 18.**

Estrategia de importación por sustitución

	<b>Comercio bilateral actual (Ecuador – China)</b>	<b>Propuesta modelo ISI</b>
<b>Fabricantes de equipos originales</b>	I + D Montaje de sistema e infraestructura de compras	Integración de sistema Pruebas Montaje Administración de suministros
<b>Nivel 1 Sustituto</b>	Fabricación de componentes	Suministro del sistema sustitutivo I + D en el sistema Ensamblaje del módulo por segmento sustituido de la industria automotriz Subproveedor Administración
<b>Nivel 2 Sustituto</b>		Subcomponente Fabricación

The diagram includes three arrows indicating cost and risk dynamics:

- A downward arrow labeled "Presión de costos" (Cost pressure) pointing from the current model to the proposed model.
- A downward arrow labeled "Riesgo compartido" (Shared risk) pointing from the proposed model to the current model.
- A downward arrow labeled "Presión de costos" (Cost pressure) pointing from the proposed model to the current model.

*Elaborado por:* López (2021)

Además, con este modelo, se pueden asegurar una diferenciación suficiente entre productos para hacer frente a la proliferación mientras mantienen la eficiencia de escala y una gestión adecuada del valor de la marca para la segmentación en cada producto de pieza, repuesto o componente de un vehículo. Como resultado, los principales fabricantes de automóviles provenientes de las importaciones de China pueden adecuar sus costos de venta para Ecuador y con ello mejorar la competitividad de mercado interno en el país, con productos que son generados internamente y dinamizando la economía local.

Además, se fomenta la equiparación de la balanza comercial entre ambos países, beneficiando a la industria ecuatoriana y sus sectores comerciales relacionados, sin afectar los intereses comerciales que se han establecido entre Ecuador y China en la construcción de una relación estratégica para el gigante asiático y Ecuador como la puerta de entrada de un mercado competitivo en América Latina. Sobre ello, se debe considerar que, para la dinamización de la economía local en la sustitución de productos relacionados a la industria de vehículos, la cadena de suministro de la industria automotriz ha cambiado por completo a lo largo de los años.

Los principales fabricantes de equipos originales de todo el mundo se centran cada vez más en las operaciones básicas de diseño y montaje sobre lo cual los elementos de sustitución en el Ecuador deben considerar para su desarrollo, así como en el servicio al mercado posventa, y prefiriendo tratar con un número menor de grandes proveedores. En consecuencia, la cadena de suministro se está transformando en integradores de subsistemas, fabricantes de componentes y actores de productos básicos que deben ser integrados a la cadena de comercialización de los vehículos importados para mitigar la necesidad de importación de elementos componentes para el mantenimiento y comercialización de los vehículos, especialmente importados desde China.

La segregación se define cada vez más por el riesgo compartido, que antes se definía únicamente por presión de costos, por tanto, los proveedores de nivel 1 (que se concentran en el suministro del sistema, el montaje de módulos y la gestión de subproveedores) están asumiendo un riesgo cada vez mayor de que los principales actores trasladen la presión de los costos al proveedor de nivel 2, que se concentra únicamente en la producción de

subcomponentes tal como se presentó en la tabla 18. En general, los proveedores se pueden dividir en pocos grupos, como:

- a. Integrador de sistemas (capaz de diseñar e integrar componentes, subconjuntos),
- b. Fabricante de sistemas estandarizados (especialista en diseño, desarrollo y fabricación de sistemas complejos),
- c. Especialista en componentes (produce componentes específicos o subsistema para un coche o plataforma determinados),
- d. Proveedor de Materias Primas.

Los proveedores tendrán que preocuparse por su programa de amortización al cotizar precios porque la recuperación de la inversión en herramientas debe incluirse en el precio de los productos de sustitución, basados en los estándares de calidad y la condición de reducción de precios mientras desarrollan el contrato con los proveedores para la sustitución de las importaciones. En general, la duración del contrato y el valor general están relacionados con los objetivos de reducción de precios con los que el proveedor puede comprometerse y así dinamizar la economía local y nivelar la balanza comercial entre Ecuador y China.

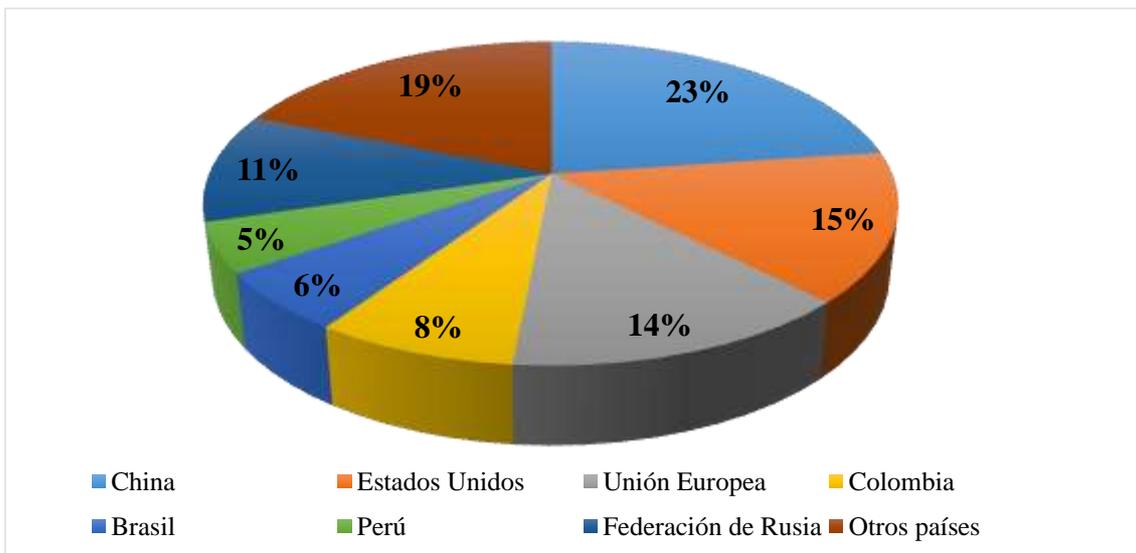
#### **4.2.2.1 Estructura de conducta – desempeño para estrategia de importación**

En este estudio, para la propuesta se sigue ampliamente el paradigma de Estructura – Conducta – Desempeño (ECD) para analizar las características cambiantes de la industria automotriz en la evolución de mercado en importaciones entre China y Ecuador. El desempeño del mercado junto con el comercio internacional de la industria automotriz depende de varios elementos de la estructura del mercado, como el patrón de propiedad, las condiciones de entrada, la concentración del mercado y el número y tamaño de las empresas importadoras, así como las diferentes formas de conducta comercial y comportamiento estratégico, como utilización de la capacidad, mercadeo y colusión.

El desempeño del mercado está finalmente vinculado a la competitividad del sector, que es esencial para estudiar las perspectivas comerciales del sector como una propuesta de desarrollo comercial que fortalezca la competitividad del mercado automotriz nacional

frente a las importaciones de vehículos chinos, bajo el modelo comercial ISI, donde el análisis se realiza considerando la estructura de propiedad, la distribución y concentración del tamaño, la integración y la cooperación, como un modelo de desarrollo comercial que sustituye ciertas importaciones relacionadas al sector automotriz para mejorar la balanza comercial entre ambos países y fomentar la competitividad de mercado interno.

Las estrategias del mercado internacional con respecto a las políticas de productos también se discuten en conducta, debido a que se analiza la naturaleza de la competencia, por lo que, a través del rendimiento se centra la atención en la rentabilidad y las áreas problemáticas del sector. Se ha prestado especial atención a las políticas gubernamentales relacionadas con la inversión en el sector automotriz, el desempeño y otras políticas comerciales que están afectando al sector de mercado.



**Figura 21.** Participación de las importaciones de materias primas y bienes de capital por destino (%)  
**Fuente:** Banco Central del Ecuador (2020)

La estructura del mercado de importaciones chinas de vehículos se ha evaluado teniendo en cuenta el patrón de demanda y la estructura de producción. Considerando el segmento de mercado, se analizan los datos de producción para identificar en qué segmentos se están especializando y cuáles serían los posibles productos sustitutos en el mercado nacional con el propósito de nivelar la balanza comercial, especialmente estimando sobre principales elementos de importación tales como materias primas y bienes de capital por destino. Además, se han identificado los principales actores de las

importaciones del Ecuador y su patrón de propiedad para comprender el papel del gobierno, el sector privado nacional y las empresas multinacionales en el desarrollo de las importaciones y actores intervinientes; constituyendo elementos de desarrollo comercial en base a sus principales destinos.

Sobre la participación de las importaciones de materias primas y bienes de capital relacionados al sector automotriz de manera diversificada por cada país de importación para Ecuador, es claro que existe un gran potencial para la aplicación del modelo ISI en la sustitución de productos relacionados a este sector de mercado, con el propósito de fomentar la competitividad del mercado ecuatoriano y restar la dependencia de productos de manera uniforme en cuanto a vehículos y componentes, que pueden ser reemplazados por producción nacional. Por tanto, los productos que deben ser fortalecidos en la industria deben estar relacionados a aquellas materias primas y bienes de capital de consumo que son necesarios para su elaboración en el mercado interno. Estos productos se definen en:

**Tabla 19.**

*Productos sustitutos a importación de vehículos chinos*

<b>Producto sustitutivo</b>	<b>Segmento componente de industria automotriz</b>
Automóviles de turismo y demás vehículos de más de 10 personas	Industria automotriz de segmento turístico
Automóviles para transporte de mercancías	Industria automotriz de segmento corporativo
Placas de láminas de acero flexible	Industria automotriz de segmento de piezas, componentes y repuestos de vehículos
Plásticos y demás componentes flexibles de proceso automotriz industrial	
Componentes electrónicos de radio y frecuencias de comunicaciones	Industria automotriz de ensamblaje

*Fuente:* Ministerio de Industrias y Productividad (2020)

En consecuencia, lo que se desea implementar a través del modelo ISI, es la sustitución de productos que sí existen en la industria nacional para promover así, el crecimiento de mercado, creación de plazas de empleo, tecnificación e industrialización de la matriz productiva nacional y reducción de la dependencia industrial del sector automotriz en importaciones de automóviles chinos. En contraste con esto, los datos comerciales se informan en términos de código arancelario, que está armonizado al nivel de 6 dígitos en todos los países, donde el sector automotriz consta de 82 códigos de nivel de 6 dígitos y la naturaleza de la segmentación coincide con los tipos de datos de producción para implementar un proceso de sustitución armonizado.

Por tanto, el análisis de los datos comerciales se puede vincular con los datos de producción. El análisis comercial se realiza considerando estos códigos de 6 dígitos que constituyen todos los componentes de vehículos de todas las gamas y vehículos en su conjunto. Los códigos se segmentan en 7 subgrupos para procesos de modelo ISI, es decir, sobre los siguientes:

- a. Componente de caucho y vidrio,
- b. Componente de hierro y acero,
- c. Motores y repuestos,
- d. Componente de automóvil I,
- e. Componente de automóvil II,
- f. Componente de automóvil III y
- g. Vehículos.

El componente de automóvil I, consta de poleas, juntas, tornillos, accesorios eléctricos, el componente de automóvil II contiene componentes de carrocería, parachoques, frenos, embragues, componente de seguridad y el componente de automóvil III incluye asientos, indicadores, componentes de bicicletas y motocicletas, etc. Se analiza el comercio internacional relacionado con estos subgrupos para comprender su patrón.

Primero, seis subgrupos son principalmente componentes y entre estos tres primeros son componentes críticos y principales para cualquier vehículo de importación de China (y en general). Los autocomponentes (I-III) son principalmente pequeños componentes y

accesorios; por tanto, la dinámica comercial agregada se analiza para comprender la naturaleza y los estándares técnicos de la industria automotriz.

**Tabla 20.**

*Codificación de productos sustitutos de importación de vehículos chinos*

Segmentación de código arancelario internacional para sustitución de productos de mercado automotriz – Ecuador (82 códigos a nivel de 6 dígitos)	
Grupo de clasificación arancelaria internacional	<b>Descripción</b>
<b>GR – I</b>	Componente de caucho y vidrio
<b>GR – II</b>	Componentes de hierro y acero
<b>GR – III</b>	Motores y repuestos
<b>GR – IV</b>	Componentes de automóvil I
<b>GR – V</b>	Componentes de automóvil II
<b>GR – VI</b>	Componentes de automóvil III
<b>GR – VII</b>	Vehículos

*Elaborado por:* López (2021)

Con ello, se pretende invertir la situación actual de la balanza petrolera entre Ecuador y China, que plantea una desventaja comercial para el país, que puede ser revertida mediante un modelo de desarrollo comercial adecuado, sin afectar las actuales relaciones de comercio internacional con China, pero agregando mayor competitividad al mercado nacional del sector automotriz.

#### **4.2.3 Ejecución de modelo ISI de desarrollo comercial**

Esta propuesta toma como punto de partida, el modelo de desarrollo de comercio internacional con el enfoque ISI, que plantea estrategias de desarrollo industrial para el Ecuador, con una perspectiva para el crecimiento económico y comercial tanto interno

como externo. Este estudio considera que la balanza comercial actual, tal como está formulada, no puede sostener el desarrollo comercial a largo plazo y es probable que erosione las ganancias obtenidas de los programas comerciales bidireccionales entre Ecuador y China, especialmente para las importaciones de vehículos. Por tanto, el modelo ISI plantea eficiencia y crecimiento, en el desarrollo económico y productivo, tanto para el sector automotriz nacional como para las exportaciones de productos de sustitución en el Ecuador y la región latinoamericana.



**Figura 22.** Ejecución del modelo ISI de desarrollo comercial  
*Elaborado por:* López (2021)

Siendo así, para la ejecución del modelo ISI propuesto en este estudio se plantea en primer lugar una variación considerable en el nivel de desarrollo económico, la demografía básica y los niveles de ingresos. Es axiomático que estas cuestiones determinan los tipos de actividad económica, la estructura industrial nacional y la inversión extranjera directa asociada a ellas, lo que refleja la estructura económica y la naturaleza de las capacidades tecnológicas del país. Por ello, se puede distinguir entre cuatro etapas de acumulación de conocimiento: la etapa de actualización, la etapa de recuperación, etapa de intercambio prefronterizo y etapa de intercambio de fronteras. Algunas características generales de estas etapas se destacan en la tabla 21 de ejecución.

**Tabla 21.**

*Ejecución del modelo ISI para proceso de actualización con las motivaciones para la IED*

	<b>Etapa de actualización</b>	<b>Etapa de recuperación</b>	<b>Etapa de intercambio prefronterizo</b>	<b>Etapa de intercambio de fronteras</b>
<b>Capacidades tecnológicas y de absorción</b>	Exportaciones de materias primas basadas en recursos naturales. Sin capacidades tecnológicas, poca o ninguna infraestructura básica. Instituciones subdesarrolladas, pocas empresas nacionales con capacidad tecnológica: entrada de IED escasa o nula o sin IED hacia el exterior.	Infraestructura básica o genérica, creciente capacidad de imitar. Dedicado a la fabricación de bajo valor añadido, a menudo como proveedor de productos sustitutivos. Crecimiento de la industria nacional en sectores de apoyo y afines. Aumento de la IED hacia el exterior.	Infraestructura de conocimiento cada vez más especializada. Disminución del potencial de imitación y adaptación. Mayor integración en redes de producción globales basadas en la eficiencia. Fuerte industria nacional, avance hacia el desarrollo industrial. Aumento del uso de redes para lograr modularidad. Aumento de la IED hacia el exterior.	Las oportunidades tecnológicas se basan principalmente en la innovación y la colaboración a largo plazo, traspasando las fronteras del conocimiento. Importante actividad de I + D interna por parte de empresas nacionales y extranjeras. Salida de IED para aumentar la capacidad interna y uso creciente de alianzas y redes de I + D. Fuerte infraestructura de conocimiento. Uso creciente de la subcontratación a países en etapas iniciales de actividades de menor valor agregado.
<b>Estructura económica</b>	<pre> graph LR     SP[Sector primario] --&gt; D[Declinante]     D --&gt; SP2[Sector de productos]     SP2 --&gt; V[ Vehículos y productos derivados de importación ]     V --&gt; PSN[Productos sustitutivos nacionales]     SP2 --&gt; SS[ Sector de servicios ]     SS --&gt; PSN     subgraph Creciente         SP2         SS     end     subgraph Declinante         D         V     end     </pre>			
<b>Mejora industrial y evolución de la ventaja comparativa de fabricación y comercialización</b>	<pre> graph LR     A[Importación de vehículos chinos] --&gt; B[Equidad en balanza comercial]     B --&gt; C[Modelo ISI de sustitución de productos]     C --&gt; D[Incremento de competitividad de mercado]     D --&gt; E[Crecimiento comercial internacional e innovación productiva]     </pre>			

*Elaborado por:* López (2021)

La estrategia de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) que se propone, se ha estructurado para alentar a las pocas industrias que satisfacen las necesidades del mercado automotriz en el Ecuador, considerando a la industria nacional como el generador productivo para la cobertura de aquellas piezas, componentes, repuestos y vehículos que aún no han sido ocupadas por el mercado de vehículos importados desde China. Por tanto, la ejecución del modelo ISI para la promoción del desarrollo productivo por sustitución en el Ecuador, pretende equiparar la balanza comercial bilateral y mejorar a la competitividad del sector automotriz nacional, manteniendo las ventajas del mercado de vehículos chinos, y dejando un espacio adecuado al libre mercado entre las demás marcas y vehículos de importación y de ensamblaje nacional. Sobre ello, se deben considerar los siguientes aspectos:



**Figura 23.** Modelo ISI para fomento de competitividad de mercado automotriz en Ecuador  
*Elaborado por:* López (2021)

La política comercial que se define del modelo ISI adopta una lucha por la industrialización temprana de la mayoría de las industrias relacionadas al sector automotriz, promoviendo el desarrollo y crecimiento de fases evolutivas de la industrialización en la consecución de una economía productiva y autosustentable. Las fuerzas del mercado no pueden sustituir el papel de los gobiernos en el desarrollo y promoción de una política industrial proactiva, que en este escenario promueva mayor equidad en una economía bidireccional que no debe restar competitividad a la industria nacional. Por ello, las empresas necesariamente adoptan una visión a corto plazo que maximiza las ganancias porque son en gran parte reacias al riesgo, pero este modelo

propone un nuevo enfoque de desarrollo que puede llevar al Ecuador a convertirse en la puerta de entrada del mercado Chino en América Latina o la CAN, con un mercado complementario de productos sustitutivos que beneficien a los demás países de la región en cuanto a costos, y ayuden al desarrollo económico, productivo y comercial del Ecuador como un modelo de crecimiento a seguir en América Latina.

#### **4.2.3.1 Análisis financiero basado en el modelo ISI**

La implementación del modelo ISI para la sustitución de productos sobre el mercado automotriz chino en importaciones a Ecuador, plantean una perspectiva de desarrollo y crecimiento económico – productivo, que promueve la expansión del mercado nacional en aquellas áreas industriales donde puede desarrollarse sobre sectores que ya se encuentran activos, tales como la metalurgia, ensamblaje de vehículos y demás relacionados. Por ello, las empresas multinacionales y las entradas de IED sin restricciones pueden muy bien dar lugar a un aumento de la productividad y la expansión del comercio internacional del Ecuador, dando una mayor competitividad del sector nacional o una mayor capacidad industrial, que en última instancia determina el crecimiento económico a largo plazo.

Es por ello, que definidos sobre los datos de 2015 - 2018 de la balanza comercial con China, se estima que el mantenimiento de las buenas relaciones comerciales, han generado un saldo a favor de US\$1,306 millones, y que en 2019 se incrementó en US\$377 millones, generando un resultado positivo a favor del Ecuador, razón por lo que, un análisis financiero del entorno en el periodo 2015 – 2019 puede relacionarse al modelo ISI, aportando a una mayor ventaja competitiva en las importaciones – exportaciones entre Ecuador y China, beneficiando a la balanza comercial y promoviendo el desarrollo económico en todos los niveles de la economía nacional, desde sectores microempresariales hasta grandes empresas, pasando por el sector pyme.

Por ello, el análisis financiero debe promover el fortalecimiento de los sectores productivos de la economía nacional, para promover la generación de elementos complementarios que sean sujetos de importación hacia el mercado chino, como parte de un proceso de desarrollo de materia prima para cada segmento de la industria. En base a ello, se presenta el siguiente análisis financiero de desarrollo de importaciones.

Tabla 22.

Análisis financiero

<i>Análisis financiero para sector importador</i>	<b>VALORES ABSOLUTOS</b>			<b>VALORES RELATIVOS</b>			<b>DIF. AÑO 3-1</b>	<b>Crecimiento</b>
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 proyectado</b>		<b>2021 Proyectado</b>
<b>BALANCE GENERAL</b>								
<b>ACTIVOS</b>								
De la empresa privada del sector importador								
<i>Caja - bancos del sector financiero</i>	57	68	292	2,02%	2,41%	10,33%	235	126,34%
<i>Inversiones a corto plazo</i>				0,00%	0,00%	0,00%	0	
<i>Cuentas por cobrar</i>	716	601	635	25,34%	21,27%	22,47%	-81	-5,83%
<u><i>Inventarios</i></u>								
<i>Materias primas</i>	450	381	407	15,92%	13,48%	14,40%	-43	-4,90%
<i>Producción en proceso</i>	350	415	536	12,38%	14,69%	18,97%	186	23,75%
<i>Productos terminados</i>	746	458	517	26,40%	16,21%	18,29%	-229	-16,75%
<b><i>Total de inventarios</i></b>	<b>1546</b>	<b>1254</b>	<b>1460</b>	<b>54,71%</b>	<b>44,37%</b>	<b>51,66%</b>	<b>-86</b>	<b>-2,82%</b>
<i>Gastos pagados por adelantado</i>	31	47	59	1,10%	1,66%	2,09%	28	37,96%
<b><i>Total de activo corriente</i></b>	<b>2350</b>	<b>1970</b>	<b>2446</b>	<b>83,16%</b>	<b>69,71%</b>	<b>86,55%</b>	<b>96</b>	<b>2,02%</b>
<u><i>Planta y equipo</i></u>				0,00%	0,00%	0,00%	0	
<i>Costo</i>							0	
<i>Depreciación acumulada</i>							0	
<b><i>Total planta y equipo neto</i></b>	<b>476</b>	<b>522</b>	<b>676</b>	<b>16,84%</b>	<b>18,47%</b>	<b>23,92%</b>	<b>200</b>	<b>19,17%</b>
<b><i>Activos diferidos, neto</i></b>				0,00%	0,00%	0,00%	0	
<i>Por cobrar (No corriente)</i>		41	37	0,00%	1,45%	1,31%	37	
<b><i>TOTAL ACTIVOS</i></b>	<b>2826</b>	<b>2533</b>	<b>3159</b>	<b>100,00%</b>	<b>89,63%</b>	<b>111,78%</b>	<b>333</b>	<b>5,73%</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>								
<i>Cuentas por pagar</i>	357	402	411	45,89%	51,67%	52,83%	54	7,30%

<i>Pagares de importación</i>	17	21	24	2,19%	2,70%	3,08%	7	18,82%
<i>Dividendos por pagar</i>	71	47	58	9,13%	6,04%	7,46%	-13	-9,62%
<i>Impuestos por pagar</i>	115	175	185	14,78%	22,49%	23,78%	70	26,83%
<i>Gastos acumulados</i>	47	47	47	6,04%	6,04%	6,04%	0	0,00%
<b>TOTAL, PASIVO CORRIENTE</b>	<b>607</b>	<b>692</b>	<b>725</b>	<b>78,02%</b>	<b>88,95%</b>	<b>93,19%</b>	<b>118</b>	<b>9,29%</b>
<i>Préstamos a 3 años</i>			350	0,00%	0,00%	44,99%	350	
<b>TOTAL, PASIVOS</b>	<b>607</b>	<b>692</b>	<b>1075</b>	<b>78,02%</b>	<b>88,95%</b>	<b>138,17%</b>	<b>468</b>	<b>33,08%</b>
<i>Capital pagado</i>	95	95	95	12,21%	12,21%	12,21%	0	0,00%
<i>Utilidades retenidas</i>	76	78	82	9,77%	10,03%	10,54%	6	3,87%
<i>Otras cuentas patrimoniales</i>				0,00%	0,00%	0,00%	0	
<b>PATRIMONIO TOTAL</b>	<b>171</b>	<b>173</b>	<b>177</b>	<b>21,98%</b>	<b>22,24%</b>	<b>22,75%</b>	<b>6</b>	<b>1,74%</b>
<b>TOTAL, PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>778</b>	<b>865</b>	<b>1252</b>	<b>100,00%</b>	<b>111,18%</b>	<b>160,93%</b>	<b>474</b>	<b>26,86%</b>
<b>ESTADO DE RESULTADOS</b>								
<i>Ventas</i>	32965	32521	37000	100,00%	100,00%	100,00%	4035	5,94%
<i>Costo de cuentas</i>	2015	2263	2645	6,11%	6,96%	7,15%	630	14,57%
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>30950</b>	<b>30258</b>	<b>34355</b>	<b>93,89%</b>	<b>93,04%</b>	<b>92,85%</b>	<b>3405</b>	<b>5,36%</b>
<i>Gastos generales</i>	1559	1805	2396	4,73%	5,55%	6,48%	837	23,97%
<i>Gastos financieros</i>								
<i>Gastos depreciación</i>	51	83	99	0,15%	0,26%	0,27%	48	39,33%
<b>TOTAL, DE GASTOS OPERATIVOS</b>	<b>1610</b>	<b>1888</b>	<b>2495</b>	<b>4,88%</b>	<b>5,81%</b>	<b>6,74%</b>	<b>885</b>	<b>24,49%</b>
<i>Utilidad antes de intereses e impuestos</i>	<b>29340</b>	<b>28370</b>	<b>31860</b>	<b>89,00%</b>	<b>87,24%</b>	<b>86,11%</b>	<b>2520</b>	<b>4,21%</b>
<i>12 % Participación laboral</i>	12%	<b>3521</b>	<b>3823</b>	10,68%	10,47%	10,33%	<b>302</b>	<b>4,21%</b>
<i>Utilidad antes de intereses e impuestos</i>	<b>25819</b>	<b>24966</b>	<b>28037</b>	<b>78,32%</b>	<b>76,77%</b>	<b>75,78%</b>	<b>2218</b>	<b>4,21%</b>
<i>Impuesto a la renta</i>	109	105	71	0,33%	0,32%	0,19%	-38	-19,29%
<b>UTILIDAD NETA FINAL</b>	<b>25710</b>	<b>24861</b>	<b>27966</b>	<b>77,99%</b>	<b>76,44%</b>	<b>75,58%</b>	<b>2256</b>	<b>4,29%</b>

Elaborado por: López (2021)

Por tanto, en base a los datos obtenidos de la información estadística de las importaciones del sector automotriz para la comercialización de vehículos chinos, se estima que si se implementa el modelo ISI para fortalecer las importaciones e intercambio comercial en general sobre este sector productivo, puede promoverse el desarrollo y expansión de las importaciones – exportaciones entre Ecuador y China, en hasta un 4,29% de incremento en relación con la balanza comercial favorable para el país, considerando las ventajas que brinda este sector de la economía sobre los vehículos chinos en la localidad. por lo que, en conjunción con el modelo ISI de sustitución de productos importados, la IED *per se* no brinda oportunidades de crecimiento a menos que exista un sector industrial nacional que tenga la capacidad tecnológica necesaria para aprovechar las externalidades de la actividad de las empresas multinacionales, y es allí donde debe fortalecerse en competitividad al sector automotriz nacional, sin restar importancia al mercado de importaciones chino.

En consecuencia, la propuesta de este estudio queda fundamentada por la capacidad que tiene el Ecuador para construir y fomentar una estrategia activa de industrialización y diversificación de la matriz productiva enfocada en mercados emergentes como el de vehículos chinos, para promover con ello la introducción de IED para mejorar su desarrollo industrial y promover el crecimiento del mercado nacional y la expansión productiva, tanto para el mercado nacional como para el regional en América Latina y el mundo. finalmente, el Estado debe promover mayores incentivos para el sector importador de vehículos en el país, considerando que este representa uno de los mercados más importantes para el desarrollo económico, que involucra a un gran numero de actividades relacionadas con este sector de la economía, y es a través de ello, que los sectores financieros público y privado puede motivar a todos los sectores empresariales a incrementar su inversión en beneficio del crecimiento favorable de la balanza comercial del país con uno de los mercados más grandes e importantes del mundo como es el mercado de la República Popular China.

## CONCLUSIONES

El presente estudio ha finalizado con la consecución de los objetivos de investigación que han planteado el análisis de las importaciones de automóviles chinos determinando su impacto en el mercado nacional en el periodo 2015 – 2019. Por tanto, el impacto que se deriva de la importación de vehículos chinos en el sector automotriz comercial nacional se ha estimado sobre el 77% de disminución de la industria de ensamblaje de vehículos en el Ecuador; razón por lo que, es clara la incidencia de este agresivo sector comercial chino en el mercado automotriz ecuatoriano.

Asimismo, el primer objetivo específico revisó la literatura del crecimiento económico y su relación con el comercio internacional, determinando el modelo de crecimiento de dos brechas para el comercio exterior. Además, se revisó la teoría tradicional de desarrollo comercial internacional donde se fundamentó la teoría de crecimiento neoclásico, endógeno y sobre ello, la determinación del crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial del Ecuador frente al mercado internacional más grande de Asia, y uno de los más grandes del mundo.

El segundo objetivo específico, diagnosticó el estado situacional actual de las importaciones de automóviles chinos en el mercado nacional en el periodo 2015 – 2019, sobre lo que, se presentó que la relación comercial con China determinó dos etapas, donde la primera se estima para el periodo 2015 – 2017, como una de las de mayor crecimiento, y desde 2018 – 2019, como el inicio del descenso en cuanto a los indicadores económicos generales de intercambio comercial en las importaciones del Ecuador que en diciembre de 2019, que cerró en US\$321 millones de dólares en comparación con el inicio del mismo año, en enero 2018, con US\$426 millones de dólares.

Esto produjo que en la primera etapa las importaciones sean de 70,654 vehículos chinos en 2019, frente a los 52,982 vehículos importados desde China en 2015, presentando con ello, un incremento del sector comercial automotor, que resultó en la no afectación de este segmento de mercado importador, como una excepción del descenso de las importaciones entre Ecuador y China, que debe ser observado para promover la

competitividad interna del mercado sin descuidar a los otros segmentos del comercio bidireccional.

Finalmente, el último objetivo específico planteó una propuesta de modelo de desarrollo comercial a través del enfoque ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones), que promueve el desarrollo del mercado y la industria nacional con productos sustitutivos derivados del sector industrial y comercial automotriz para promover el crecimiento económico y productivo de la dinamización de divisas generadas por productos que puedan ser desarrollados y elaborados en el Ecuador, como componentes complementarios de los vehículos chinos de importación, tales como repuestos, piezas de recambio, componentes, etc.

A través de ello, se propone la promoción y fortalecimiento del sector automotriz nacional, promoviendo competitividad de mercado, sin descuido del mercado chino, pero manteniendo activa a la industria y comercio nacional. Asimismo, se fomenta la equiparación y mayor equidad de la balanza comercial entre China y Ecuador, que actualmente es negativa para el país, situación que debe ser observada en el desarrollo y consecución de las metas e intereses productivos y de desarrollo del comercio internacional para el mercado y la industria ecuatoriana.

En consecuencia, el fomento de competitividad de mercado para el sector automotriz fomenta y aporta mayor asequibilidad a los vehículos en todas las gamas y segmentos de mercado, ofreciendo una variedad de vehículos con precios competitivos e innovación tecnológica, que promueve la renovación del parque automotor ecuatoriano y beneficia a los consumidores nacionales. Además, a través del modelo ISI para el desarrollo comercial, se promueve la generación de nuevos empleos, crecimiento del sector industrial nacional y la conversión del Ecuador en un actor más activo en la productividad e industria, tanto para el sector comercial y de mercado interno, como para el desarrollo de América Latina, como una región de inversión, industria y expansión en el comercio internacional y productividad de mercados complementarios e innovadores en el mundo.

## RECOMENDACIONES

- Se recomienda la implementación y desarrollo de políticas nacionales y sectoriales destinadas a facilitar la industrialización, como un recurso de desarrollo comercial y expansión del comercio exterior del Ecuador, considerando que el país debe desarrollar iniciativas de industrialización para convertirse en un elemento de desarrollo regional que coordina, complementa y colabore con las economías y mercados más grandes del mundo.
- Se recomienda la implementación del modelo ISI como herramienta para promover mayor competitividad de mercado en el sector automotriz, como un elemento de importaciones complementarios que dinamice la economía y la industria nacional, limitando las exportaciones a aquello que necesariamente requiere el país, allí donde la industria nacional no lo ha cubierto, por tanto, se mantiene un comercio e industria autosustentable, respetando los principios del libre mercado y competitividad internacional de comercio.
- Se recomienda la evaluación e implementación de estrategias comerciales de expansión de mercado, que ayuden al crecimiento de economías emergentes como la del Ecuador en el mantenimiento de una balanza comercial más equitativa y dinámica frente a actores comerciales de alcance mundial como China, que pueden inundar al país con su producción; por ello, es recomendable aplicar planes de acción en conjunto con bloques comerciales en América Latina, que promueva un comercio internacional más justo y equitativo, en beneficio del desarrollo comercial, de mercado e institucional para el país como actor importante en el concierto internacional del mercado globalizado.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, M. d., & Álvarez, S. G. (2016). *Relación bilateral Ecuador - China: Perspectivas del Comercio Exterior e Inversión Extranjera Directa*. Instituto de Altos Estudios Nacionales. Universidad de Postgrado del Estado, Maestría en Relaciones Internacionales y Diplomacia. Quito: IAEN.
- Aguilar, P. M., Maldonado, D. B., & Solorzano, S. S. (Febrero de 2020). Incidencia de la Balanza Comercial en el crecimiento económico del Ecuador: Análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 1980 - 2017. *Revista Espacios*, 41(3), 5.
- Aguirre, C. (Mayo de 2016). Implicaciones del Comercio Internacional desde la teoría de Adam Smith y David Ricardo. (PUCE, Ed.) *Revista de Economía y Finanzas Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador*, 7(3), 8.
- Albán, M. V., & Romero, P. (2014). *China: ¿Oportunidad para países en vías de desarrollo o neocolonialismo? Lecciones para América Latina y Ecuador*. Universidad San Francisco de Quito, Programa Doctoral en Comercio Exterior. Quito: USFQ.
- Álvarez, M., & Hernández, D. Á. (Julio de 2015). Una revisión crítica a los modelos básicos de crecimiento económico. Fortalecimiento del comercio internacional en América Latina. *Revista Denarius de Economía y Comercio Internacional de la Universidad Nacional Autónoma de México*, 16(7), 194.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Desarrollo de la industria y comercio de vehículos en el Ecuador*. Informe anual, AEDE, Quito.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Desarrollo Industrial del sector automotriz ecuatoriano*. Informe anual, Departamento de Registro Empresarial, Guayaquil.
- Banco Central del Ecuador. (2019). *Balanza Comercial No Petrolera: China - Ecuador*. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones, Agricultura y Pesca. Quito: BCE.

- Banco Central del Ecuador. (2019). *Importación de Vehículos procedentes de la República Popular China*. Informe anual, BCE, Departamento de Estadísticas, Quito.
- Banco Central del Ecuador. (2020). *Estadísticas de Comercio Exterior (2009 - 2019)*. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Quito: SENAE.
- Banco Mundial. (2019). *Informe Semestral de la región de América Latina y el Caribe. ¿La integración comercial como un camino al desarrollo?* Informe semestral, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Washington.
- Bárcena, A., Cimoli, M., García-Buchana, R., & Frohmann, A. (2019). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL.
- Bartesaghi, I. (2019). *El desempeño económico y comercial de América Latina y el Caribe en la última década*. Artículo científico, Universidad Católica del Uruguay, Programa Doctoral del Departamento de Negocios Internacionales e Integración, Montevideo.
- Bernal, J. R. (2018). *La tasa de crecimiento garantizada como Harrod como Ley del crecimiento económico para el fortalecimiento de las exportaciones e importaciones. Una comprobación empírica*. Artículo científico, Universidad de La Salle, Programa de Maestría en Economía y Finanzas Internacionales. Énfasis en Comercio Internacional, Bogotá.
- Blum, O. R. (Mayo de 2017). La globalización y los nuevos escenarios del comercio internacional. *Revista CEPAL*, 97(2), 82.
- Cáceres, J. M., & Román, D. (Enero de 2017). Crecimiento económico, el multiplicador de Comercio Exterior de Harrod y el súper multiplicador de Hicks. *Revista de Comercio Exterior y Finanzas Internacionales de la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo*, 8(1), 77.
- Castellano, R. L. (Mayo de 2017). Comercio Internacional y crecimiento económico. Una propuesta para la discusión. *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 11(20), 52.

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (2010). *Título Preliminar. Del Objetivo y Ámbito de Aplicación. Artículos 1 - 4. Libro I, Del Desarrollo Productivo, Mecanismos y Orgános de Competencia; Título I. Del desarrollo productivo y su institucionalidad. Capítulo I, Del Rol del Estado.* Legislación económica-productiva, Asamblea Nacional del Ecuador, Quito.
- Comité de Comercio Exterior. (2019). *Resolución No.019-2019 Reforma al Arancel del Ecuador de Resolución No.020-2017.* Informe de Resolución Ejecutiva, COMEX, Quito.
- Consejo Chino para la Promoción del Comercio. (2015). *Convenio de Cooperación para la Promoción de Comercio Ecuador - China.* Convenio de Cooperación Comercial Bilateral China - Ecuador, Ministerio de Relaciones Exteriores; Consejo Chino para la Promoción del Comercio, Beijing.
- Echavarría, P. G. (2018). *La estrategia comercial del sector productivo industrial de América Latina en un mundo globalizado* (Primera ed., Vol. II). Madrid, España: McGraw-Hill.
- Enriquez, I. (Septiembre de 2018). El modelo económico de Adam Smith y el papel que le asigna a las instituciones y al Estado en la economía. *Revista de Ciencias Económicas y Comercio Internacional de la Universidad Francisco Marroquín* , 14(6), 26.
- Escalona, J. C., & Escamilla, M. R. (2018). *Crecimiento de la economía internacional: Una revisión metodológica-empírica del comercio exterior.* Universidad Autónoma del Estado de México, Programa Doctoral en Relaciones Internacionales para Economía en Comercio Exterior. México D.F.: UAEM.
- Federación Ecuatoriana de Exportadores. (s.f.). *Exportaciones e Importaciones entre Ecuador y la República Popular Democrática de China.* Informe anual, Fedexpor, Quito.
- Feijóo, V. J., & Tonon, L. (2015). *Afectación en las importaciones de vehículos al Ecuador en el periodo 2008 - 2014 por la política de sustitución de importaciones.* Investigación científica, Universidad del Azuay, Escuela de Estudios Internacionales, Cuenca.

- Fondo Monetario Internacional. (2019). *La liberalización del comercio mundial y los países en desarrollo*. Informe de desarrollo económico - comercial mundial 2009 - 2019 , FMI, Departamento de Comercio Internacional y Economía Mundial, Nueva York.
- Fuentes, D. (2019). *Política comercial del Ecuador en la integración latinoamericana para la promoción del desarrollo productivo*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Programa de Maestría en Comercio Internacional y Desarrollo Económico. Guayaquil: UCSG.
- Galarza, P. J., & Ibarra, O. (2018). *Efectos de las restricciones aduaneras de importaciones de vehículos chinos en Guayaquil*. Universidad San Francisco de Quito, Escuela de Ingeniería en Comercio Exterior. Quito: USFQ.
- González, J. A. (2016). *El comercio exterior y el crecimiento económico* . Artículo científico, Universidad de Guadalajara, Maestría en Comercio Exterior, México D.F.
- Grisales, Á. G., & López, D. F. (Agosto de 2019). La sustitución de importaciones como medio para un desarrollo sostenible. *Revista de Comercio Internacional de la Universidad EAFIT*, 44(151), 58.
- Guerrero, D. A., & Villavicencio, P. (2015). *Estudio de la importación de repuestos automotrices para vehículos Volkswagen desde la República Popular China, para la comercialización de las distribuidoras del sector sur del Distrito Metropolitano de Quito*. Investigación científica, Universidad Internacional SEK, Escuela de Maestría en Ciencias Económicas. Especialización en Comercio Internacional, Quito.
- Hernández, C. (2016). *La teoría del crecimiento endógeno y el comercio internacional*. Universidad Complutense de Madrid, Programa Doctoral en Comercio Internacional y Estudios Económicos. Madrid: Escuela Universitaria de Ciencias Económicas y Empresariales.
- Herrera, M. R., & Lee, P. C. (2017). *La relación China - Ecuador en el siglo XXI. Elementos relevantes para la discusión*. Instituto de Altos Estudios Nacionales, Programa de Posgrado del Estado. Quito: IAEN.

- Inoue, K. (2017). *Situación del comercio exterior de América Latina y el Caribe. Aspectos estructurales y coyunturales*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, División de Comercio Internacional e Integración. Santiago de Chile: CEPAL.
- Jordana, J., & Ramió, C. (2020). *Diseños institucionales y gestión de la política comercial exterior en América Latina*. Informe de Comercio Internacional BID, Banco Interamericano de Desarrollo, División de Integración, Comercio y Asuntos Hemisféricos, Nueva York.
- Kreimerman, R. (Diciembre de 2017). Contexto económico en América Latina. Perspectivas y tendencias para la transformación del comercio internacional. *Revista Transformación Económica Comercial Internacional de la Fundación Friedrich Ebert Stiftung*, 11(7), 6.
- Maridueña, Á. (2017). *Efecto de la apertura comercial en el crecimiento económico. La estructura productiva, el empleo, la desigualdad y la pobreza en el Ecuador*. Artículo científico, Universidad de Buenos Aires, Departamento de Macroeconomía en Comercio Internacional, Buenos Aires.
- Martínez, J. (2019). *Logros y desafíos de la integración centroamericana: Aportes de la CEPAL*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.
- Miller, A. V. (2019). *Ecuador, en la búsqueda de Cooperación Económica Comercial Internacional con el Bloque Alianza Pacífico. ¿Acierto o equívoco?* Investigación científica, Universidad Casa Grande, Programa de Maestría en Ingeniería en Gestión y Negocios Internacionales, Guayaquil.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2020). *Medidas de mitigación para frenar el impacto del descenso en las importaciones - exportaciones de Ecuador con China*. Quito: MCE.
- Ministerio de Industrias y Productividad. (2020). *Política Industrial del Ecuador 2016 - 2025*. Informe de desarrollo industrial del Ecuador, Ministerio de Industrias y Productividad; Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, Quito.

- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019). *Relaciones internacionales diplomáticas: República del Ecuador - República Popular China*. Informe de Relaciones Internacionales Bilaterales, SNI, Quito.
- Montoya, L. A., & Portilla, L. M. (Agosto de 2019). Teoría económica clásica acercada a la actualidad. *Revista Scientia et Technica de la Universidad Tecnológica de Pereira*(42), 121.
- Morente, F. V., & Domínguez, E. B. (2017). *Modelo dinámico Harrod - Domar en el Comercio Internacional*. Investigación científica, Universidad de Sevilla, Programa Doctoral en Comercio Internacional y Economía de Mercado, Sevilla.
- Organización Mundial del Comercio. (2018). *Desarrollo y expansión del mercado de automóviles de la República Popular China en el mundo*. Informe de Comercio Internacional, OMC, Departamento de Estadística y Desarrollo Comercial Internacional, Ginebra.
- Perrotti, D. E. (Agosto de 2015). La República Popular de China y América Latina: Impacto del crecimiento económico chino en las exportaciones latinoamericanas. *Revista CEPAL*(116), 53.
- Pinto, A., & Lahera, E. (Marzo de 2017). La liberalización comercial en América Latina. *Revista de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, 11(2), 41.
- Prieto, J. M. (2018). *Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Sistema de Posgrado. Maestría en Finanzas y Economía Empresarial. Guayaquil: UCSG.
- Quintanar, D. A., & Wong, P. (2019). *China y el efecto de reprimarización en América Latina*. Artículo científico, Centro de Investigación en Desarrollo Comercial Internacional, México D.F.
- Ríos, Á. M. (2018). *Impacto por la implementación de cupos de importaciones en el sector automotriz del Ecuador*. Investigación científica, Universidad Internacional del Ecuador, Programa de Maestría en Administración de Negocios Internacionales, Quito.

- Rivera, P. G. (2018). *Análisis del comportamiento de compra de vehículos Chinos en la ciudad de Guayaquil*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Sistema de Posgrado. Maestría en Especialidades Empresariales. Guayaquil : UCSG.
- Rosales, O., & Herreros, S. (2017). *Desafíos de la competitividad exportadora en América Latina y el Caribe*. Artículo científico, Universidad de Chile, Centro de Estudios Internacionales, Santiago de Chile.
- Sampieri, R. H., Fernández, C., & Baptista, P. (2017). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed., Vol. II). México D.F., México: McGraw-Hill.
- Sevares, J. (Enero de 2016). América Latina en el comercio internacional. (N. S. S.A., Ed.) *Revista Coyuntura de Desarrollo Comercial para América Latina y el Caribe*, 13(46), 23.
- Silva, G. O., Delgado, P. R., & Palacios, H. A. (2018). *La estructura del comercio exterior ecuatoriano y su incidencia en el desarrollo económico y social. Propuesta de reestructuración basada en el modelo de competitividad*. Instituto de Altos Estudios sobre América Latina, Programa de Diplomado en Ciencias Políticas, Económicas y Sociales. Énfasis en Comercio Internacional y Desarrollo Comercial. París: IHEAL.
- Soria, A. B., & Milet, P. (2015). *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales*. Banco de Desarrollo de América Latina, FLACSO. San José: CAF.
- Terán, E. F. (2015). *Cambio de la dependencia comercial ecuatoriana de Estados Unidos hacia China*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Escuela Multilingüe de Negocios y Relaciones Internacionales. Quito: PUCE.
- Universidad Laica Vicente Rocafuerte. (2019). *Línea de investigación Institucional ULVR: Línea de investigación 4, Desarrollo estratégico empresarial y emprendimientos sustentables; Línea de Facultad: Desarrollo, sostenibilidad económica y matriz productiva*. Informe de Descripción de Investigación, ULVR, Departamento de Proyectos, Guayaquil.
- Vásquez, M. C., Mendoza, A., & González, B. P. (Noviembre de 2019). Inversión extranjera directa, apertura económica y crecimiento económico en América

- Latina. Desarrollo del Comercio Exterior. (U. N. México, Ed.) *Revista de Economía y Finanzas Internacionales*, 64(1), 26.
- Vazquez, L. (2017). Revisión del modelo de sustitución de importaciones: vigencia y algunas reconsideraciones. *Economía Informa*, 4-17.
- Velázquez, J. Á. (2019). *Comercio Internacional y Crecimiento Económico para países de ingreso medio*. Universidad Autónoma del Estado de México, Programa Doctoral en Comercio Internacional para el Desarrollo . México D.F.: .
- Versoza, L. M. (Febrero de 2017). Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010 - 2015 y su impacto en el comercio exterior. *Revista de Comercio Exterior Innova de la Universidad Internacional del Ecuador*, 2(1), 11.
- Villareal, A., Granizo, N., & Vivero, M. B. (2020). *Boletín Macroeconómico de Importaciones y Exportaciones del Ecuador*. Asociación de Bancos del Ecuador. Quito: AsoBanca.
- Zapata, F. (2015). *Historia mínima del sindicalismo latinoamericano. 2a ed. electrónica*. México D.F.: El Colegio de México.

## ANEXOS

### Anexo I. Encuesta

 <p style="text-align: center;"><b>UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR</b></p>						
<b>Tema</b>	Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019.					
<b>Objetivo</b>	Analizar las importaciones de automóviles chinos determinando su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019, para fomentar la promoción del intercambio comercial bilateral.					
<b>Muestra</b>	13 importadores de vehículos chinos, gerentes de concesionarias comercializadoras de vehículos chinos en Guayaquil, miembros de AEDE.					
<b>Fecha</b>	Martes 1 de septiembre a viernes 4 de septiembre de 2020.					
<b>Hora</b>	10H00 a 15H00, martes a viernes					
<b>Instrucciones</b>	Señale con una (X) según su respuesta:  1=Totalmente de acuerdo; 2=Parcialmente de acuerdo; 3=Indiferente; 4 Parcialmente en desacuerdo; Totalmente en desacuerdo.					
<b>ENCUESTA</b>						
<b>No.</b>	<b>Pregunta</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1	¿Considera usted que el Estado brinda las facilidades necesarias para promover las importaciones de automóviles chinos?					
2	¿Está usted de acuerdo en que se fomente mayor competitividad de mercado, a través de las importaciones de automóviles chinos para la comercialización local?					
3	¿Considera usted que las importaciones de automóviles chinos motivan la dinamización de la economía a través de la oferta y					

	demanda de vehículos para todos los niveles adquisitivos?					
4	¿Está usted de acuerdo en que el mercado nacional de vehículos ha impulsado su desarrollo desde el periodo 2015 – 2019 con la introducción de un mayor número de marcas de automóviles chinos?					
5	¿Considera usted que la importación de vehículos chinos ha mejorado la capacidad competitiva para todo el mercado de automóviles del Ecuador?					
6	¿Estima usted que el mercado de automóviles chinos brinda mayores facilidades adquisitivas a los compradores frente a vehículos de otras procedencias?					
7	¿Cree usted que el Estado debe fomentar mayor intercambio comercial a través de las importaciones de automóviles con un incremento de calidad definido en la normativa nacional?					
8	¿Considera usted que las relaciones de comercio exterior del Ecuador con China han beneficiado al desarrollo económico y productivo del mercado de automóviles local?					
9	¿Está usted de acuerdo en que Ecuador debería formar un frente comercial de bloque con los demás países de la región (CAN) para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos para las importaciones?					
10	¿Considera usted que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos al tener mayor acceso a vehículos para todos los segmentos comerciales con precios asequibles?					

*Anexo 2.* Guía de preguntas de entrevista

1.- ¿Cómo se encuentra actualmente el mercado automotriz de procedencia China por parte de la AEDE?

2.- ¿Cómo se ha visto la entrada del mercado automotriz chino para la industria en general?

3.- ¿Los autos chinos han sabido adaptarse a las preferencias del consumidor?

4.- ¿En este último año han sentido los efectos de la pandemia a nivel de importación y compra de los consumidores?

5.- ¿Cómo se proyectan las ventas de marcas chinas en el mercado automotriz en el país?

*Anexo 3.* Importación de vehículos chinos



*Anexo 4.* Comercialización de vehículos chinos



*Anexo 5.* Comercialización de vehículos chinos en Ecuador



*Anexo 6.* Comercialización de vehículos chinos en Ecuador



## Participación de las marcas chinas en el mercado ecuatoriano

---

