



**Universidad Tecnológica Ecotec**

**Título del Trabajo**

Relaciones comerciales entre China y Ecuador 2022 - 2023: el fortalecimiento del mercado automovilístico chino en Ecuador por medio del TLC

**Línea de investigación**

Relaciones Internacionales y Cooperación Internacional para el Desarrollo

**Modalidad de titulación**

Proyecto de Investigación

**Nombre de la Carrera**

Relaciones Internacionales

**Título a obtener**

Licenciatura en Relaciones Internacionales

Mención en Negocios Internacionales

**Nombre del autor**

Neil Salvador Ayora Manzano

**Nombre del tutor**

Jamil Pavón Bolaños

**Ciudad y año**

Samborondón – 2023

## **Dedicatoria**

Con mucho cariño para mi madre, quién con paciencia y sabiduría me ha guiado por buen camino y me convirtió en el hombre que soy.

El sacrificio y esfuerzo por tu familia es ejemplo de amor incondicional, me enseñaste a ver el lado bueno en toda situación.

Por eso te dedico este trabajo madre querida.

## **Agradecimientos**

A mis padres, Neil e Hipatia, pilares fundamentales en nuestra familia, quienes siempre han estado presentes ante cualquier situación.

A mis hermanos, Andrés y Sebastián, con quienes he compartido tantas vivencias que llevo con alegría en mi corazón.

A mi abuelita, Celeste, por su esfuerzo y apoyo durante estos años en mi carrera universitaria.

Al amor de mi vida, Jailine, que me acompaña en todo y estuvo a mi lado en cada paso de este largo proceso.

A mis amigas, Shirley y Linda, por alegrar estos años universitarios con muchas anécdotas.



**UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR  
CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR METODOLÓGICO Y CIENTÍFICO PARA LA  
PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

Samborondón, 30 de noviembre de 2023

Magíster  
**Ana María Gallardo**  
Facultad de Estudios Globales y Hospitalidad  
Universidad Tecnológica ECOTEC

De mis consideraciones:

Por medio de la presente comunico a usted que el trabajo de integración curricular TITULADO: Relaciones comerciales entre China y Ecuador 2022 - 2023: el fortalecimiento del mercado automovilístico chino en Ecuador por medio del TLC según su modalidad PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR; fue revisado, siendo su contenido original en su totalidad, así como el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la guía para su elaboración, Por lo que se autoriza al estudiante: **Ayora Manzano Neil Salvador**, para que proceda con la presentación oral del mismo.

**ATENTAMENTE,**



Escaneo certificado por:  
**JAMIL JOSÉ PAVÓN**  
DOLANOS

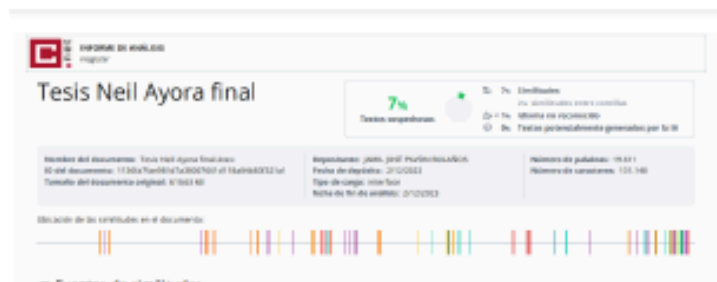
**Mgtr. Jamil José Pavón**  
Tutor(a) metodológico y de la ciencia

## Certificado de coincidencias de plagio



### UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR CERTIFICADO DEL PORCENTAJE DE COINCIDENCIAS DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Habiendo sido revisado el trabajo de integración curricular TITULADO: Relaciones comerciales entre China y Ecuador 2022 - 2023: el fortalecimiento del mercado automovilístico chino en Ecuador por medio del TLC, según su modalidad PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR elaborado por Ayora Manzano Neil Salvador fue remitido al sistema de coincidencias en todo su contenido el mismo que presentó un porcentaje de coincidencias del 7 % mismo que cumple con el valor aceptado para su presentación que es inferior o igual al 10% sobre el total de hojas del Trabajo de Integración curricular. Se puede verificar el informe en el siguiente link <https://arvo.com/ajallo.net/v5/reports/9330c14b44834560a68afe805b05e272ex033b099/suimary>. Adicional se adjunta print de pantalla de dicho resultado.



**ATENTAMENTE,**



JAMIL JOSÉ PAVÓN  
SOLÍS

**Mgtr. Jamil José Pavón**  
Tutor(a) metodológico y de la ciencia

## Resumen

El fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Ecuador y China es un fenómeno de gran impacto para la economía ecuatoriana, pues China es la segunda mayor economía del mundo; esta relación diplomática y comercial entre ambos países llegó a un nuevo nivel con la firma del TLC en 2023. Este proyecto de investigación de carácter cualitativo tiene como objetivo comprender el impacto que tiene el acuerdo comercial, que busca favorecer al Ecuador a través del acceso a mejores condiciones de sus exportaciones, pero también a los consumidores ecuatorianos a través de beneficios en las importaciones de bienes de consumo, específicamente de un sector tan importante para las economías en vías de desarrollo como lo es el sector automotriz. Para estudiar este fenómeno, se analizó la actual oferta automotriz china en Ecuador, y también se discutió la influencia que tendrá el TLC en la diversificación de las marcas y vehículos de origen chino, a través de desgravaciones arancelarias que permitirán acceder a los ecuatorianos a vehículos con precios más competitivos. Como método de investigación se usó el estudio de caso, y se verificó mediante el uso de la triangulación de datos. Finalmente, este proyecto de investigación determinó que la firma del TLC Ecuador-China juega un papel importante en el evidente fortalecimiento del mercado automovilístico chino en Ecuador, debido a las facilidades en regulaciones arancelarias para la importación de vehículos chinos.

**Palabras clave:** Tratado de Libre Comercio, Ecuador, China, sector automotriz, importación de vehículos

## **Abstract**

The strengthening of commercial relations between Ecuador and China is a phenomenon of great impact for the Ecuadorian economy, since China is the second largest economy in the world; this diplomatic and commercial relationship between both countries reached a new level with the signing of the FTA in 2023. This qualitative research project aims to understand the impact of the trade agreement, which seeks to benefit Ecuador through access to better conditions for its exports, but also to Ecuadorian consumers through benefits on imports of consumer goods, specifically in a sector as important for developing economies as the automotive sector. To study this phenomenon, we analyzed the current Chinese automotive supply in Ecuador, we also discussed the influence that the FTA will have on the diversification of brands and vehicles of Chinese origin, through tariff reductions that will allow Ecuadorians to access vehicles with more competitive prices. The case study was used as a research method, and it was verified with data triangulation. Finally, this research project determined that the signing of the Ecuador-China FTA plays an important role in the evident strengthening of the Chinese automobile market in Ecuador, due to the ease in tariff regulations for the import of Chinese vehicles.

**Keywords:** Free Trade Agreement, Ecuador, China, automotive sector, vehicle imports

## Índice

Introducción	1
1. Marco Teórico	5
1.1. El Comercio Internacional	5
1.1.1. Teorías del Comercio Internacional	6
1.2. Acuerdos Comerciales	8
1.2.1. Tratado de Libre Comercio	10
1.3. Ecuador y China en el contexto internacional	11
1.3.1. Historia de la relación diplomática Ecuador – China	11
1.3.2. Ecuador y China como socios comerciales	13
1.3.3. TLC Ecuador - China	16
1.4. Industria Automotriz	19
1.4.1. Importancia de la Industria Automotriz	19
1.4.2. La Industria Automotriz China	22
2. Metodología del Proceso de Investigación	27
3. Análisis e Interpretación de Resultados	39
3.1. Expansión del mercado automotriz chino en Ecuador	39
3.2. El futuro de la industria automotriz china a raíz del TLC	49
Conclusiones	58
Recomendaciones	61
Bibliografía	63



## **Introducción**

China es la segunda mayor economía del mundo, con miras a superar a EE. UU. en el largo plazo, y sostienen el récord de la mayor cantidad de personas en clase media (cerca del 64%) de una población que supera la exorbitante cantidad de 1.4 mil millones de habitantes. Esto representa un muy amplio mercado con un alto poder adquisitivo, que se traduce en grandes posibilidades para economías en vías de desarrollo como la nuestra, por lo que resulta imperante reforzar y profundizar las relaciones comerciales con este país.

De igual manera, China ha fortalecido rápidamente su presencia en las economías latinoamericanas, los países de la región han demostrado especial interés en fortalecer las cadenas productivas con el gigante asiático, y Ecuador no ha sido la excepción. En los últimos años China se ha convertido en el principal socio comercial para el Ecuador, este hecho lo podemos evidenciar a través de la balanza comercial entre estos dos países: en el rubro de las exportaciones, en los últimos cinco años pasó de \$1.000 millones en 2018 a \$5.700 millones en 2022. Mientras que, en el sector de importaciones, en 2018 las importaciones desde China eran de \$4.300 millones; actualmente China es el país del que más importamos, cerrando el 2022 con cerca de \$6.100 millones.

Otro ejemplo de esta creciente relación es el sector automovilístico del Ecuador, eje fundamental de este trabajo de investigación. De acuerdo con la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE), actualmente las marcas de autos chinas tienen una cuota de mercado de cerca del 40%, convirtiendo a China en el principal proveedor de automóviles de Ecuador. La industria automotriz representa un rubro muy importante en los países desarrollados, y todo lo que esta conlleva (servicio post venta, repuestos y autopartes, redes de concesionarios).

Esta industria también atrae muchísima inversión, tanto local como extranjera, puesto que se necesita una organización industrial enorme y compleja para poder abaratar costos, de la mano con las economías de escala. De acuerdo

con (Esparza, 2008) en la fabricación de un automóvil intervienen más de 800 personas, se necesitan al menos 10 mil piezas y los años previos de investigación y desarrollo. Es una industria que se considera estratégica dado que gobiernos como el de China promueven políticas industriales en conjunto con empresas privadas y estatales, en este país se ha puesto énfasis en el desarrollo y expansión de su industria nacional automotriz.

Con la reciente firma del TLC Ecuador – China, se sienta un precedente significativo en las relaciones comerciales con el gigante asiático, una importante cantidad de subpartidas (cerca del 90%, equivalentes al 92% del total de mercancías importadas de China), se beneficiarán de estos reducidos impuestos y bajos aranceles. Los automóviles chinos actualmente gravan un arancel del 35% al 40% al ser importados al país, pero gracias a este acuerdo comercial gran parte de los vehículos livianos provenientes de China serán liberados progresivamente en un plazo de hasta 20 años.

En nuestro país se comercializan más de 50 marcas de autos chinos, por lo que podemos resaltar dos cosas: la primera es que los consumidores ecuatorianos vencieron la barrera del miedo respecto a la calidad de estos autos, en parte gracias a que las marcas y el gobierno chino invierten significativamente en desarrollo, que permite tener autos de calidad a precios competitivos. Y el segundo punto es el precio, que es el gran distintivo del por qué en Ecuador y Latinoamérica estos autos han logrado triunfar.

En el presente trabajo de investigación se detalla la situación actual de esta industria que ha tenido un crecimiento a niveles exponenciales y cómo este hecho ha sido relevante para el Ecuador puesto que cambia las tendencias tradicionales. Por lo que se plantea la siguiente pregunta: ¿De qué manera el TLC va a influir en el proceso de expansión y consolidación de la industria automotriz china que ha logrado posicionarse de manera exitosa en el mercado ecuatoriano?

Por esa razón, se estableció como objetivo general comprender cómo el TLC impulsará el desarrollo y fortalecimiento del mercado automovilístico chino en

Ecuador. Esto permite tener un panorama claro de hacia dónde va dirigida la investigación, las consecuencias que tendrá para la economía ecuatoriana y su sector automotriz, que ya es dominado por la industria automotriz china. Para responder al objetivo principal planteado, en esta investigación de carácter cualitativo y prospectivo fue necesario establecer objetivos específicos que permitan analizar en profundidad el fenómeno.

Como primer objetivo específico se busca analizar la situación actual sobre la expansión de la oferta automotriz china en el mercado ecuatoriano, que actualmente se ha posiciona como líder en el mercado local, acaparando casi la mitad del total de las ventas de vehículos. Conocer cómo las marcas chinas lograron posicionar sus marcas frente a las marcas tradicionales, adaptándose a las necesidades económicas y exigencias del mercado ecuatoriano. La industria automotriz china abre grandes posibilidades para una economía en vías de desarrollo como la ecuatoriana.

El segundo objetivo específico planteado fue discutir los términos del TLC Ecuador-China sobre disposiciones comerciales y arancelarias respecto a la importación de vehículos chinos, pues es importante conocer todas las normativas legales involucradas en el tratado, para que Ecuador pueda aprovechar de manera correcta los beneficios en la importación de bienes de consumo. En el caso de este proyecto son los vehículos chinos, que tienen una desgravación de hasta 20 años, algo lenta frente a la que se obtuvo por ejemplo con los vehículos importados de Europa, de tan solo 7 años. Sin embargo, el gremio automotriz ve con buenos ojos lo conseguido en este tratado, e incluso estiman que los vehículos de origen chino crecerán mucho más antes de que se completen las desgravaciones arancelarias.

**CAPÍTULO I**  
**MARCO TEÓRICO**

## **1. Marco Teórico**

### **1.1. El Comercio Internacional**

El comercio internacional es toda actividad económica que requiere un intercambio entre las partes involucradas, pueden ser estos: bienes, productos, servicios y conocimientos. De manera más técnica, el comercio internacional es “el intercambio constante y dinámico de elementos relacionados a la producción de bienes y servicios además de los mismos, comercializables, entre dos o más países...” (Quevedo-Barros et al., 2020, p. 1010). De igual manera Caballero & Padín (2010) denominan comercio internacional al conjunto de movimientos tanto comerciales como financieros, y todas las operaciones de similar naturaleza que se realizan entre países, convirtiendo al comercio en un fenómeno de alcance global.

Los orígenes del comercio surgen con los inicios de la civilización, es a raíz del descubrimiento de la agricultura, hecho que permitió que los humanos puedan asentarse en un lugar y producir más de los que sus propias manos podían cargar, que surgen los primeros intercambios entre las personas para poder satisfacer sus necesidades momentáneas, pues “el ser humano se ha visto siempre envuelto en un intercambio constante de bienes y servicios para sobrevivir. La historia de cómo surge el comercio internacional se remonta 10.000 años atrás, pero no se asienta al 100% hasta el siglo XX” (Carreira, 2022).

El comercio entre tribus, pasando por comunidades, países y regiones sigue desarrollándose y consolidándose con el paso de los años y los mercados van adquiriendo carácter regional e internacional. Uno de los primeros y más grandes ejemplos de comercio internacional fue la Compañía Británica de las Indias Orientales, organismo que apareció en 1600 y que mantenía relaciones comerciales con países e imperios alrededor del globo. De acuerdo con un artículo de National Geographic: “La empresa comercial asumió el mando de un subcontinente entero y dejó a su paso un legado que aún es palpable en la vida moderna” (Blakemore, 2020).

Para Huesca (2012) luego de la etapa mercantilista, donde lo primordial era exportar al máximo e importar al mínimo, los países se dieron cuenta de que es conveniente tanto la exportación como la importación. Es en esta época librecambista que los recientes estados nacionales descubren que “se deben buscar mercados donde compren caro y mercados que vendan barato para tener un mayor beneficio” (Huesca, 2012, p. 13); es así como el comercio internacional poco a poco se empieza a definir como lo conocemos hoy en día.

Actualmente, en un complejo mundo globalizado e interdependiente, el comercio internacional ha pasado a ser parte inherente del día a día en nuestra sociedad, y que se termina consolidando con la pandemia de 2019 que aceleró los procesos de digitalización del comercio. Ahora es completamente normal comprar en una página web a un negocio que se encuentra literalmente del otro lado del mundo. Ngozi Okonjo-Iweala, directora general de la Organización Mundial del Comercio (OMC), cree que “el comercio internacional es una herramienta fundamental para mejorar los bienes y servicios a los que puede optar la ciudadanía” (Carreira, 2022).

### **1.1.1. Teorías del Comercio Internacional**

A lo largo de la historia, han existido varias aportaciones teóricas para el comercio internacional, con el fin de explicar el porqué de este fenómeno. Durante los siglos XVII y XVIII aparecieron las primeras (denominadas teóricas clásicas), estas son: Ventaja Absoluta y Ventaja Comparativa.

La teoría de la Ventaja Comparativa fue un aporte del famoso economista británico Adam Smith, y de acuerdo con Aznar (2021) para Smith la base del crecimiento económico de un país parte de la división del trabajo, de esta manera se obtiene una mayor especialización, que se traduce en un incremento de la productividad, que debe ir de la mano con un comercio libre. Las naciones deberían centrarse en la creación y producción de aquellas mercancías en las que disfrutaban de un beneficio absoluto, por lo tanto, deben trabajar en aquellas mercancías que puedan producir con menos trabajo (Aznar, 2021).

Aunque esta teoría es un poco restrictiva puesto que deja de lado las economías que no poseen ventaja absoluta en la producción de algún bien, ya que, si solo participan los países que poseen ventaja para producir algo, el resto de los países que no la tienen se quedan sin participar en el comercio internacional, por lo que la siguiente teoría clásica, formulada por el economista y político británico David Ricardo, surge como una especie de solución al problema.

La teoría de Smith excluía a una parte de países que no tenían como participar, la solución a esta laguna sería la teoría de la Ventaja Comparativa, de esta manera las naciones podían tomar parte en el comercio internacional. La teoría de Ricardo menciona que los países deben centrarse en la producción de artículos para los que tienen la mayor ventaja comparativa o la menor desventaja comparativa, respecto al factor trabajo (Aznar, 2021).

Al igual que Adam Smith, el concepto de David Ricardo se basaba en la existencia de dos naciones y dos mercancías (Aznar, 2021), sin embargo, el modelo propuesto por Ricardo se basaba en la teoría del valor-trabajo, esto dejaba al trabajo como único factor de producción, cuando realmente existen otra serie de factores involucrados en la producción. Como menciona Coll (2021) es años más tarde, en las primeras décadas del siglo XX, que surge otro modelo llamado teorema de Heckscher-Ohlin, teorema inicial que fue formulado en 1919 por el economista sueco Eli Heckscher, y que años más tarde su alumno Bertil Ohlin, modificaría y completaría en 1933.

Este modelo económico se basa en lo propuesto por David Ricardo, la teoría de la ventaja comparativa, de tal manera que el nuevo modelo contempla que aunque el comercio internacional se puede atribuir en parte a diferencias en la productividad laboral, también puede atribuirse a diferencias en la dotación de factores entre países (Coll, 2021); de tal manera que esas diferencias en la dotación de factores: trabajo, habilidades, capital físico y tierra, a nivel internacional generan diferentes ventajas comparativas. Según este modelo o teorema, un país exporta bienes con intensidad en su factor de producción más

abundante, mientras que importa bienes con intensidad en su factor de producción más escaso.

Las conclusiones de esta teoría son:

- El modelo ilustra cómo el comercio internacional se concentra en torno a los propietarios de los elementos más abundantes en cada territorio, lo que beneficia a la mayoría de los propietarios. Por el contrario, los propietarios de los factores escasos se ven perjudicados.
- A través del comercio se intercambian factores de producción a nivel mundial que iguala los precios de los factores al intercambiarlos.

Con el paso del tiempo, estas teorías clásicas y neoclásicas se han visto modificadas, ampliadas o complementadas por medio de nuevas aportaciones de grandes mentes en materia de economía y comercio internacional. Estos nuevos planteamientos toman en cuenta la competencia imperfecta entre países, y los planteamientos más recientes parten incluso de que el comercio internacional también es determinado por la productividad de las empresas, gracias a que estas ideas se basan en supuestos más realistas y consideran otros aspectos, como los gustos de los consumidores, el ciclo de vida de los productos y la dotación tecnológica, la teoría convencional ignora estos aspectos.

## **1.2. Acuerdos Comerciales**

El comercio internacional ha sido un pilar fundamental en el desarrollo de las economías de los países, y con más razón en una época donde los países se encuentran más abiertos e interconectados que nunca. Desde un punto de vista conceptual, la apertura económica para la compra y venta de productos para con los demás países, que también necesitan abastecerse de productos o bienes que no poseen, es primordial para el crecimiento económico (BCE, 2019).

Siguiendo esta línea, el incremento en el comercio se produce al mismo tiempo que se formalizan las relaciones comerciales a nivel multilateral en parte gracias a la consolidación de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Según



Trejos (2009) la proliferación de los acuerdos comerciales ha permitido agilizar el sistema mundial de comercio, además de ser un componente polémico en el contexto político y económico a nivel internacional, puesto que son un importante elemento de innovación para la mayoría de países.

“Por lo tanto, un acuerdo comercial representa siempre un delicado equilibrio entre los intereses individuales, colectivos y en materia de distribución a corto y a largo plazo.” (OMC, 2007, p. 136), y es que las razones de la expansión del comercio a nivel mundial obedecen a varios factores: desde el desarrollo acelerado de la tecnología que permite abaratar costos, mejoras en las comunicaciones; pasando por factores culturales y organizacionales que generan cambios en las estructuras tradicionales de muchas empresas, la tendencia tomada por “las empresas grandes (y muchas pequeñas) en el mundo occidental ha pasado de ser un enfoque estrictamente nacional, a operar multinacionalmente” (Trejos, 2009, p. 8).

Por lo que, para dinamizar el comercio internacional se ha fomentado la suscripción de acuerdos comerciales regionales, bilaterales y multilaterales, mismo que también ayudan a fortalecer las relaciones internacionales entre los países. La suscripción de estos es necesaria debido a que: “en ausencia de un acuerdo comercial, un país puede caer en la tentación de manipular la relación de intercambio para aumentar sus ingresos” (BCE, 2019, p. 1); y en segundo lugar porque: “los acuerdos comerciales permiten a los gobiernos eludir los conflictos de la relación de intercambio y/o resistir a las presiones del sector privado y grupos de intereses... que instan al gobierno a apartarse de una política comercial liberal” (OMC, 2009, p. 23).

Ecuador con la finalidad de lograr posicionarse estratégicamente en la economía mundial, ha desarrollado objetivos claros con el fin de consolidar “sus principales destinos de exportación y la apertura de nuevos mercados, la diversificación de su canasta exportable, y mediante las reformas adoptadas a nivel nacional, propiciar un entorno jurídico estable para la atracción de

inversiones.” (BCE, 2019, p. 2). Es gracias a esto que nuestro país ha podido expandir su oferta comercial, y actualmente cuenta con una importante cantidad de Acuerdos Comerciales vigentes.

De acuerdo con SICE - OEA (2023) estos son los acuerdos comerciales vigentes y suscritos no vigentes de Ecuador:

- Acuerdos multilaterales: miembro de la OMC (1996).
- Unión Aduanera: Comunidad Andina (1969).
- Acuerdos de Libre Comercio: Chile (2022), Asociación Europea de Libre Comercio (2020), Unión Europea (2017).
- Acuerdos comerciales preferenciales: Guatemala (2013), Colombia - Ecuador - Venezuela - MERCOSUR (2004), México (1987).
- Acuerdos Comerciales suscritos aún no vigentes: Reino Unido (suscrito en 2019), China (suscrito en 2023).

### **1.2.1. Tratado de Libre Comercio**

Un Tratado de Libre Comercio (TLC) es un convenio o acuerdo comercial que se da entre dos países, o un país y un grupo de países o bloque comercial, su principal objetivo es aumentar el comercio internacional de bienes y servicios y mejorar sus relaciones comerciales, esto se logra gracias a la disminución de la burocracia existente en temas normativas aduaneras, exportaciones e importaciones, incrementos en la cuota de importación de los países involucrados, e inclusive, eliminación de la Visa como requisito de entrada para los ciudadanos de estos países firmantes. (Van den Berghe, 2014).

Entre los objetivos de los TLC, Van den Berghe (2014) destaca los siguientes: incrementar la inversión extranjera; incrementar el comercio internacional por medio de ventajas competitivas; reforzar las relaciones diplomáticas y los lazos de amistad entre los países firmantes; generar nuevas fuentes de empleo; y promover el desarrollo económico de manera integral,

promoviendo el comercio en sectores importantes, reduciendo la pobreza y mejorando el nivel de vida.

Por consiguiente, para su desarrollo económico es fundamental que los países fortalezcan “la colaboración en materia económica, crear comunidades seguras y establecer una ayuda mutua que expanda la prosperidad y la inclusión social de las regiones y los países involucrados... para incentivar las inversiones y la realización de los negocios” (Van den Berghe, 2014, p. 5).

La negociación de un TLC inicia cuando dos o más países están predispuestos a buscar reglas comunes para regular el comercio, por lo que se recurren a negociaciones para formalizar este objetivo en un tratado. Un TLC es una negociación larga, que requiere varios meses e incluso años hasta que se lleguen a los puntos que satisfagan las necesidades de los países involucrados.

Por ejemplo, en el caso del TLC Estados Unidos – Centroamérica – República Dominicana, los países centroamericanos mostraron por primera vez interés en negociar con Estados Unidos en 1992, y pasaron más de 10 años hasta que se formalizó en el año 2004 con la firma del tratado (SICE - OEA, 2004). En el caso del TLC Ecuador – China, el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (MPCEIP) estuvo a cargo y luego de 4 rondas de negociaciones y decenas de reuniones técnicas que tardaron aproximadamente 10 meses, “los equipos de China y Ecuador cerraron exitosamente... el proceso de negociación” (MPCEIP, 2023b).

### **1.3. Ecuador y China en el contexto internacional**

#### **1.3.1. Historia de la relación diplomática Ecuador – China**

La historia de las relaciones entre Ecuador y China es reciente, pues estas inician luego de que el país asiático ocupa legítimamente su posición en la ONU a inicios de la década de 1970. Anteriormente nuestro país solo reconocía a la República de China (conocida como Taiwán); pero es en 1971, por medio de la Resolución 2758 de la Asamblea General de la ONU, que Ecuador y otros países reconocen a la República Popular China dentro de la comunidad internacional.

En el año de 1980 inician formalmente las relaciones diplomáticas entre los dos países, pues “suscribieron, el 24 de diciembre de 1979 en Nueva York, el Comunicado Conjunto mediante el cual establecieron relaciones diplomáticas” (Guzmán & Sánchez, 2020, p. 18), con el principal objetivo de conseguir desarrollo y bienestar para sus pueblos. El documento fue firmado por los representantes permanentes de Ecuador y China ante la ONU, y se comprometieron a abrir embajadas respectivamente en ambas capitales.

El instrumento bilateral refleja las intenciones y voluntad de ambos países de desarrollar y fortalecer sus relaciones diplomáticas, en base a “los principios de mutuo respeto por la soberanía y la integridad territorial, la no agresión mutua, la no injerencia en los asuntos internos de cada uno de ellos, la igualdad, el beneficio mutuo y la coexistencia pacífica” (Guzmán & Sánchez, 2020, p. 18).

Luego del establecimiento de las relaciones diplomáticas de manera formal, inicia un dinamismo de intercambios y visitas oficiales, es así que en la década de los ochenta, Osvaldo Hurtado visitó de manera oficial China en mayo de 1984 (Diario El Universo, 2003). En los años noventa, dos presidentes visitaron de manera oficial el país: Sixto Durán-Ballén en 1994, y Jamil Mahuad en 1999, consiguiendo préstamos y buscando atraer inversión y comercio (Diario El Universo, 2003).

Con el inicio del nuevo siglo se dieron tres visitas de mandatarios ecuatorianos en la primera década, siendo estas: Gustavo Noboa en 2002, Lucio Gutiérrez en 2003 y finalmente, Rafael Correa en noviembre de 2007. En la década de 2010, se produjo una segunda visita del exmandatario como visita oficial de Estado, y como mencionan (Reyes & Chun Lee, 2017) esa visita coincide con la Primera Reunión Ministerial del Foro China-Celac, en esta reunión se firmó la Declaración Conjunta entre la República Popular China y la República de Ecuador estableciendo su asociación estratégica.

A finales de 2016, ocurre un hito en el desarrollo de las relaciones bilaterales con China, pues Xi Jinping se convirtió en el primer jefe de Estado

chino en visitar de manera oficial Ecuador, reforzando así los acuerdos anteriormente concretados, donde “el éxito más importante logrado durante la visita consiste en que China y Ecuador acordaron elevar sus relaciones bilaterales al nivel de asociación estratégica integral” (Xinhua News Agency, 2016).

Se puede ver que las relaciones políticas, económicas y comerciales se han fortalecido aún más en el presente siglo XXI, este fortalecimiento de China con Latinoamérica y Ecuador también va de la mano con “el veloz ascenso del gigante asiático como potencia global..., y el declive o, por lo menos, la pérdida de interés de la hegemonía continental en la región latinoamericana” (Reyes & Chun Lee, 2017, p. 9).

Aun cuando las relaciones entre los dos países han avanzado y desarrollado, debemos reconocer que China conoce más al Ecuador, que este a China, por lo que hay complicaciones que afectan en la política bilateral ecuatoriana. Lo antes mencionado se relaciona lamentablemente con las nulas capacidades del país sobre estos temas, debido a la falta de expertos, negociadores y programas académicos que “apuntalen a los intereses estatales y de agentes privados ecuatorianos, frente a los retos que propone China como actor relevante dentro del orden económico y político mundial” (Reyes & Chun Lee, 2017, p. 11).

### **1.3.2. Ecuador y China como socios comerciales**

China empezó a demostrar un mayor interés en América Latina y el Caribe a partir de la década de 2010, por lo que intensificar las relaciones comerciales con Ecuador no sería la excepción. Esto se debe en parte a que en 2016 presentó una nueva versión del libro blanco, un nuevo documento que busca “promover mayor desenvolvimiento de la cooperación china en la región con el enfoque en el beneficio mutuo, la ganancia compartida y la construcción de la comunidad de destino compartido para la humanidad” (Guzmán & Sánchez, 2020, p. 44).

Este nuevo enfoque de China hacia la región latinoamericana, además del establecimiento de la Asociación Estratégica con el Ecuador en 2015, que de

acuerdo con Guzmán & Sánchez (2020) hizo que estas relaciones bilaterales entre los dos países se desarrollen en nuevas dimensiones, no solo en el ámbito diplomático, sino en la voluntad de Ecuador y China de elevar sus relaciones a un nuevo nivel de integración.

Ecuador tan solo un año después de la Asociación Estratégica logró en 2016 alcanzar el nivel de Asociación Estratégica Integral, según Guzmán & Sánchez (2020) constituyó una muestra positiva de la “valoración de los avances registrados en el fortalecimiento de las relaciones bilaterales y el amplio número de temas en los que trabajan los dos países.” (p. 46). Se unen a Ecuador, otros 6 países de América Latina y el Caribe que han alcanzado este nivel de relacionamiento comercial con el gigante asiático, estos son: Argentina, Brasil, Chile, México, Perú y Venezuela.

En el caso de Ecuador, las compras de materias primas y productos primarios por parte de China en los últimos 30 años han tenido un crecimiento significativo desde el año 2007. Pues antes de ese año, las ventas no sobrepasaban los \$170 millones para productos primarios (materias primas más metales, madera, combustibles, productos animales y vegetales) y \$81 millones para materias primas. “En el período comprendido entre el 2008 y el 2015, estas cifras crecieron en alrededor del 800% para alcanzar más de \$2200 millones” (Reyes & Chun Lee, 2017, p. 23).

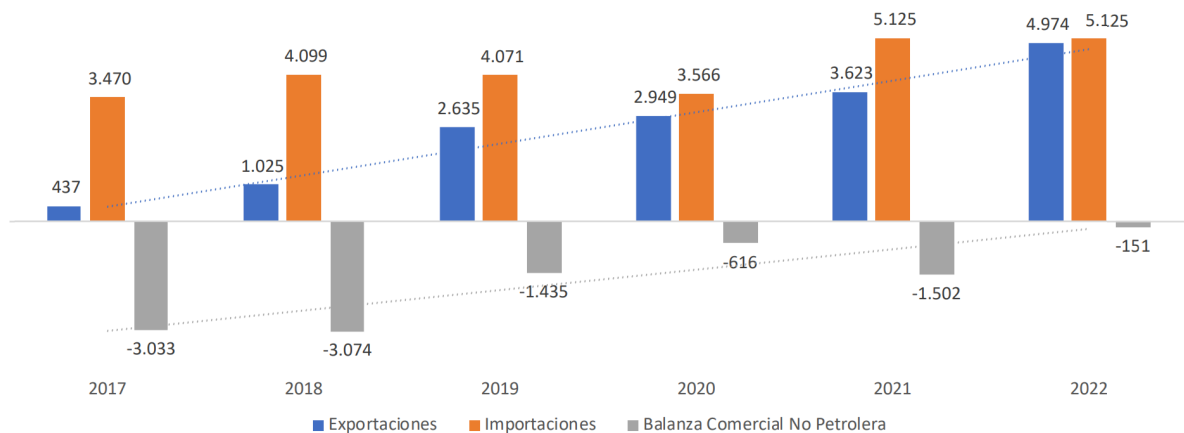
Ecuador depende de China en tres aspectos principales: deuda externa, comercio e inversión. La economía ecuatoriana se enfoca en la venta de bienes primarios, atractivo para el país asiático, pero sin muchos beneficios para el Ecuador debido a que está influenciada por los precios del mercado internacional. Evidentemente, lo que genera dependencia mayor dependencia es la gran demanda en la importación de productos terminados chinos, que en su mayoría son manufacturados con un alto valor agregado, lo que permite a China tener ventajas en su economía (Gordón, 2012).

En 2021, Ecuador exportó \$4,03 miles de millones a China, los principales productos fueron: crustáceos, mina de cobre y petróleo crudo. Mientras que las importaciones en el mismo año de tiempo fueron de \$5,94 miles de millones, siendo los principales productos importados a Ecuador: vehículos, equipos electrónicos y hierro y acero, de acuerdo con los datos de Observatory of Economic Complexity (OEC, 2023).

China en poco tiempo se ha convertido en uno de los mayores socios comerciales de Ecuador, actualmente es el principal destino de las exportaciones no petroleras. En un informe elaborado por el MPCEIP (Rengifo, 2023) se observa que el Ecuador ha logrado equilibrar la balanza comercial (tabla 1); tan solo en 2018 Ecuador importaba desde China 4 veces más de lo que exportaba hacia este país, pero en 2022 estas cifras se lograron emparejar, pues se exportó hacia China \$5125 millones, y se importaron desde este país \$4974 millones.

**Tabla 1**

*Balanza Comercial de Ecuador con China (\$ millones)*



Fuente: BCE. Elaboración: Dirección de Asia, África y Oceanía.

En los últimos 26 años, las exportaciones hacia China han crecido anualmente 21,6%, pasando de \$24,8 millones en 1995 a \$4,03 miles de millones en 2021. En el mismo período de tiempo, las importaciones que Ecuador hace desde China han pasado de \$39,5 millones en 1995 a \$5,94 miles de millones en

2021, esto representa un incremento anual del 21,3% (OEC, 2023). Ecuador no exporta ni importa servicios a China.

### **1.3.3. TLC Ecuador - China**

Los Acuerdos Comerciales son medios importantes para las economías globalizadas porque les permite, a sus productos y servicios, acceder a mercados en mejores condiciones, incentiva el desarrollo y la especialización, así como los encadenamientos productivos y el crecimiento económico. Por lo que el gobierno ecuatoriano ha puesto énfasis en mejorar las relaciones y los acuerdos comerciales con varios países y regiones.

Asia es un continente diverso, con varios niveles de desarrollo económico, diversidad modelos sociopolíticos y tradiciones culturales. Es posible que sea el mayor traslado de poder del mundo occidental a los países emergentes que se haya producido desde finales del siglo XIX, debido el aumento de su población y la incorporación de millones de personas en actividades productivas, al consumo y a las redes de la economía global (MPCEIP, 2023a). El continente asiático es la región económica con mayor crecimiento sostenido en los últimos 20 años, debido a que en esta zona se concentra más de la mitad de la población total mundial, y es que tanta mano de obra la convierte en el tercer productor de riqueza en el mundo.

Pasando al gigante asiático, China es un país de gran importancia para los países latinoamericanos, tan solo en 2021 y en medio de todas las complicaciones generadas por la crisis económica y logística derivada del Covid-19, China y los países de nuestra región movieron más de \$450 mil millones en comercio, siendo una cifra récord a pesar de las mencionadas restricciones de la pandemia.

Los Tratados de Libre Comercio entre países de la región y China han proliferado, haciendo que China suba a segundo lugar como socio comercial de mayor importancia para América Latina. Pues solo en 2023, dos nuevos TLC han terminado sus negociaciones, el de Ecuador y el de Nicaragua, mientras que otro más sigue en fase de negociación, el TLC con Honduras (E. Escudero, 2023). Por



lo que, y con gran visión estratégica a futuro, es acertado profundizar las relaciones políticas y comerciales con el gobierno chino.

De acuerdo con los datos suministrados en un informe del MPCEIP (2023b), a nivel económico podemos destacar de China lo siguiente: El crecimiento promedio anual de su PIB es del 14%, y más de 800 millones de personas han salido de la pobreza en solo 20 años, según datos de la ONU. Además, existe una clase media en China que en 2021 representó el 64% de la población, con un poder adquisitivo de \$13.000 per cápita. Su clase media es responsable de la creciente demanda agregada, que está importando una gran cantidad de productos del mundo, especialmente agrícolas o alimentarios como los que produce Ecuador.

La calidad de los productos ecuatorianos, como camarón, banano, cacao y flores, se ha valorado cada vez más en el mercado chino, lo que ha dado espacio a otros importantes insumos como madera, metales y productos de pesca, que se han distinguido en este mercado y se han alineado con las preferencias de los consumidores chinos y que se han insertado poco a poco en este precio mercado para el Ecuador (MPCEIP, 2023a).

Ecuador gana mucho con este Acuerdo Comercial, pues el TLC con China permitirá eliminar las barreras arancelarias para la actual oferta exportable ecuatoriana, y para productos de potencial interés, a su vez que agiliza la parte de normativas, regulaciones, medidas técnicas y administrativas. Además, brindará a las empresas un mayor acceso a insumos, productos intermedios, maquinaria, equipo y tecnología avanzada no producida a través de reducción y facilidades de costos de importaciones (MPCEIP, 2023a).

Mientras que para el consumidor habrá notable mejora en el bienestar ya que dispondrá de una mayor variedad de productos terminados de calidad que no se producen de manera local, tecnología a precios competitivos como computadores, electrodomésticos, vehículos, maquinaria, etcétera. El mayor beneficio radica en haber establecido una conexión comercial y económica más

estrecha con una de las economías más avanzadas del mundo, lo que permite al país acceder a un potente impulsor de crecimiento a corto, mediano y largo plazo (MPCEIP, 2023a).

China es la segunda economía más grande del mundo, también es el primer importador mundial de productos agropecuarios y alimentos. Para el Ecuador Rengifo (2023), esto se traduce en \$2965 millones de potencial exportador, donde actualmente el 71% de las exportaciones hacia China son de Pymes, Economía Popular y Solidaria (EPS) y artesanos. Por último y no menos importante, este es el primer Acuerdo Comercial de Ecuador con un país asiático, y brinda acceso preferencial para el 99,6% de las exportaciones actuales, con mejoras en medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF), para evitar trabas a exportaciones e importaciones.

En el informe del MPCEIP elaborado por Rengifo (2023), se enlistan la nueva oferta que tiene potencial exportable, por mencionar algunos: carnes congeladas, atún y preparaciones de pescado, palmito y preparaciones vegetales, yogurt y productos lácteos, piñas, arándanos, pitahaya, brócoli y otros vegetales congelados, té, guayusa, uvas, mandarinas y papayas, mermeladas, vinos y espumosos, quinua. Todos estos productos equivalen a un potencial crecimiento a mediano plazo de aproximadamente \$3000 millones.

También toma en cuenta los sectores sensibles para la economía ecuatoriana, en total son 828 líneas arancelarias con exclusiones: textiles y confecciones, línea blanca, maderas y muebles, plásticos, metalmecánica, calzado escolar y de vestir, cerámica. Y con una desgravación arancelaria de hasta 20 años para los productos de sensibilidad media: vehículos, artículos de hogar, carnes, entre otros (Rengifo, 2023). Esto favorece la productividad y la competitividad, ya que no solo protege la producción nacional, pero también se reducen aranceles para materias primas, insumos y maquinarias.

Para los ecuatorianos, este tratado permite acceso en mejores condiciones a bienes de capital y bienes de consumo tan requeridos por los ecuatorianos.

Como menciona Rengifo (2023), el 77% de las importaciones de China equivalen a materias primas, productos de capital, insumos y combustibles. Principales bienes de consumo: automóviles, pantallas o monitores, CKD, mascarillas, productos de alumbrado, artículos de atletismo y gimnasio, insumos médicos.

Es importante destacar las bases sólidas de este acuerdo que permite al Ecuador precautelar sus intereses (Rengifo, 2023):

- El derecho a establecer normativa nacional que garantice la salud, la calidad y la protección del medio ambiente para precautelar la vida de personas, animales y plantas queda protegido por el tratado comercial.
- El Sistema Andino de Franja de Precios se mantiene para proteger los productos agropecuarios.
- En el marco de la OMC se ratifican derechos y obligaciones (Salvaguardias, Antidumping, Derechos compensatorios).
- Incluye recientes temas sobre comercio electrónico, lo que permite a EPyS y Mipymes ser incluidos y visibles.
- Un capítulo fuerte de colaboración económica y técnica destinado a mejorar las capacidades y brindar asistencia técnica a en diversas áreas a Mipymes y EPyS.

#### **1.4. Industria Automotriz**

##### **1.4.1. Importancia de la Industria Automotriz**

The Logistics World (2023) indica que la industria automotriz es uno de los principales motores de las economías tanto desarrolladas como en vías de desarrollo, es un sector vital en un mundo globalizado, que requiere constante innovación, desarrollo y alta inversión de capital. La industria automotriz genera millones de empleos alrededor del mundo y es un importante indicador del Producto Interno Bruto (PIB).

La industria automotriz también presenta una serie de desafíos que son: regulaciones ambientales, competencia de nuevos participantes y cambios constantes debido a las preferencias de los clientes. Las regulaciones ambientales

son más rígidas en la actualidad, pues el calentamiento global y el medioambiente exigen que se busquen maneras de reducir las emisiones de carbono mediante la eficiencia de los motores, por lo que cada vez es más amplia la oferta de vehículos híbridos o eléctricos (The Logistics World, 2023).

También hay una competencia mayor que altera las tendencias de las marcas tradicionales de vehículos como lo son las estadounidenses, europeas o japonesas. De acuerdo con un artículo de The Logistics World (2023), la existencia de muchas marcas nuevas de vehículos chinos, o marcas puramente eléctricas como Tesla “están utilizando nuevas tecnologías y modelos comerciales para alterar la industria automotriz tradicional”.

Según la Organización Internacional del Trabajo OIT (2021) el automóvil es uno de los bienes de consumo más exitoso del siglo XX, es un medio de transporte cómodo, asequible y rápido que en pocos años se convirtió en un símbolo de estatus. Por lo que es y siempre será indispensable en el funcionamiento de diversos sectores, sociedades y economías a nivel mundial.

La manufactura de automóviles es uno de los sectores clave en el desarrollo de los países, ya que es reconocida a nivel global como un sector líder del desarrollo económico y social. A su vez, la industria automotriz impulsa otras industrias como la robótica, informática, metalúrgica, metalmecánica, siderúrgica, petrolera, minera, petroquímica, eléctrica, de plástico y vidrio, que permiten la fabricación y comercialización de automóviles y autopartes (Andrade, 2014).

Tuvo sus inicios en Alemania y Francia, alcanzando su masificación en el continente americano gracias a Estados Unidos por su innovadora producción en masa, y llegó a su madurez como industria en Japón y Corea del Sur. Actualmente es China la que “se ha convertido en otro país líder del sector, especialmente en la producción de vehículos eléctricos.” (OIT, 2021, p. 3). Se le suele llamar la “industria de las industrias” debido a su importantísimo papel en el desarrollo industrial del siglo pasado.

La industria automotriz aporta en gran manera a las economías globalizadas, el crecimiento económico y al desarrollo mundial. Si se la tomara en cuenta como nación independiente, sus cifras la colocarían como la sexta mayor economía del mundo. Como menciona la OIT (2021) solo en Estados Unidos en el año 2018, el comercio de vehículos alcanzó los \$1,5 billones, colocándose por encima de la industria de la comunicación, del petróleo, del gas y del carbón.

Es debido a su gran impacto y magnitud que esta industria es vital para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, especialmente el objetivo 8, que aboga por el empleo pleno y productivo, el trabajo decente para todos y el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible (OIT, 2021). Para promover una transición justa a un futuro del trabajo que contribuya al desarrollo sostenible en sus dimensiones económica, social y ambiental, la industria automotriz también tendrá que hacer avances en otros aspectos del trabajo decente y sostenible.

Actualmente, los vehículos contienen una gran cantidad de elementos computarizados, sistemas de información y navegación para el transporte, también grandes avances en tecnologías híbridas, eléctricas y alternativas (como el hidrógeno). De acuerdo con Andrade (2014), estos sistemas avanzados de tecnología equivalen a casi el 40% del costo total del vehículo, producidos en países desarrollados que han logrado especializar y perfeccionar estas complejas técnicas para la producción en masa de vehículos, el resto del costo corresponde a materia prima básica y gastos propios de comercialización y promoción.

China, Estados Unidos, Japón, India y Corea del Sur lideran la lista de los países productores de vehículos. Hasta hace unos 20 años atrás, Japón y Estados Unidos se disputaban el primer lugar entre los mayores productores de vehículos. Pero desde 2010 China ha ocupado el primer lugar y con bastante diferencia frente sus competidores, le siguen en la lista: Alemania, México, Brasil, España y Tailandia. En el mundo tan solo 17 países tienen una actividad automotriz que

sobrepasa el millón de vehículos producidos al año, respecto a Latinoamérica destacan México y Brasil (Diario El Economista, 2022).

#### **1.4.2. La Industria Automotriz China**

Como se mencionó anteriormente, China ha puesto mucho énfasis en el desarrollo de su industria automotriz pues es un sector que genera mucha productividad y desarrollo, que se traduce en mayor número de empleos, aumentar la competitividad y un elevado PIB per cápita que genera mejora en la sociedad. ¿Pero cómo inició esta industria en el gigante asiático?

Inicia con la formación de la primera empresa automotriz, la First Auto Works (FAW) en 1956 durante el gobierno de Mao Zedong, los gobiernos locales invirtieron en esta industria. Luego, en la década de los 60, se formó la Second Auto Works, que más tarde se llamó Dong Feng Motor Co., aquí se buscó la especialización de la industria. Las fábricas automotrices se multiplicaron, pasando de 417 en 1964 a 1950 a principios de los años 70, “sin embargo, no se lograba una clara evolución en esta industria debido a que se encontraba muy fragmentada, tenía una tecnología obsoleta y costos de producción muy altos” (Esparza, 2008, p. 59).

En 1980 mediante reformas económicas, es cuando la industria automotriz china comienza a desarrollarse significativamente, pues el Estado permite la inversión extranjera directa (IED) para sus industrias, logrando que el 49% del capital sea extranjero, y el 51% capital chino. Como menciona Esparza (2008) con esta medida permitió atraer no solo bastante capital extranjero, pero también obtener la tecnología de estas empresas extranjeras, y sus propias innovaciones.

Gracias a eso dos grandes grupos chinos se consolidaron: FAW y Shanghai Automotive Group Co. (SAIC); estas empresas se concentraron en mejorar sus productos, y así poder utilizarlos como elementos de exportación, favoreciendo el desarrollo económico. En 1995 se anunció un nuevo plan quinquenal, donde se detallaba la política que tomarían respecto a investigación y desarrollo, partes

industriales y localización doméstica, y promover las exportaciones de la industria automotriz.

Con el décimo plan quinquenal, que abarcó de 2001 al 2005 también se reconocían las debilidades que enfrentaba esta industria, por lo que se tomaron medidas para mejorar la competitividad. Se detallan las medidas que se tomaron (Esparza, 2008):

- Fomentar la consolidación de la industria de autopartes usando recursos locales para beneficiar a sus empresas.
- Usar y desarrollar nuevas tecnologías.
- Identificar los elementos potenciales de los grandes mercados y fomentar su desarrollo y uso.
- Aprovechar el deseo de las empresas extranjeras de invertir en China para favorecer a los productores locales chinos y aumentar las exportaciones.
- Promover el desarrollo y la competitividad de los sistemas de componentes en el mercado global.

En el doceavo plan quinquenal, iniciado a mediados de octubre de 2010, se hace énfasis en los autos de energías alternativas y sus componentes, “como una de las siete industrias emergentes y estratégicas en las que China posee expectativas de crecimiento como líder mundial para el 2030” (Andrade, 2014, p. 71). En cuanto a cifras, el gobierno chino tenía planeado invertir \$1,5 billones en estos siete sectores en los próximos 5 años (2011-2015), logrando tasas de crecimiento del 35% anual.

Andrade (2014) detalla los temas respecto a industria automotriz que se trabajarán en el doceavo plan quinquenal: pilas de combustible, motores eléctricos, baterías y sistemas de control electrónico son algunas de las piezas mencionadas en la propuesta. Con una fuerte ayuda gubernamental, China está concentrando su apoyo político en esta nueva área de desarrollo de la industria automovilística en un intento de compensar su anterior inferioridad tecnológica.

La estructura de la industria automotriz de China se compone principalmente de tres tipos: el primero conformado por los grupos automotrices chinos ligados a firmas extranjeras, puesta estas últimas comparten los desarrollos tecnológicos, estrategias comerciales e incluso las marcas; se los conoce como *joint ventures* (Álvarez, 20006). Este primer grupo es el que más desarrollo ha presentado en la industria automotriz china, las principales empresas son:

- First Automobile Works (FAW), tuvo sus inicios en 1956 fabricando tractores y motocicletas. En 1988 tuvo una gran reestructuración y pasaron a fabricar autos, y ahora satisface en gran medida no solo el mercado interno, sino también el externo. Esta empresa está conformada por capital nacional y extranjero, entre las empresas extranjeras que tienen participación en FAW destacan: Toyota, Volkswagen, Audi, Mazda y Daihatsu.
- Shanghai Automotive Industry Co. (SAIC), empresa que comenzó en 1955 exclusivamente con capital chino, en 1988 empezó a utilizar el capital de las *joint ventures* como impulso para su desarrollo, y competir con transnacionales automotrices (Esparza, 2008). SAIC utilizó estas medidas para catapultar su innovación tecnológica de las empresas extranjeras, ya que no contaba con adecuada infraestructura y tecnología.
- Dongfeng Motor Co. (DFM), empresa estatal fundada en 1969 que en un principio solo fabricaba camiones, pasando a la producción en masa en la década de los 80, aunque gran parte de esta producción no eran propia, sino vehículos de otras marcas a través de las *joint ventures* para poder ser vendidas en el mercado chino. Actualmente ocupa el tercer lugar de los cuatro fabricantes estatales más grandes de China.

El segundo grupo lo conforman los fabricantes extranjeros que participan dentro de China mediante empresas en sociedad con los grupos locales. “En esta clasificación se incluyen todas empresas extranjeras que están manufacturando en China, por ejemplo: Ford, General Motors (GM), etcétera” (Esparza, 2008, p. 61). A estas empresas les conviene expandir su producción en este país por las



ventajas que obtienen, como bajo coste en producción y trato preferencial por llevar IED.

El tercer grupo abarca las empresas automotrices que tienen capital exclusivamente chino, fomentando así también su industria nacional, es importante señalar que el gobierno local proporciona a estas empresas mayores beneficios, pues el gobierno central ampara más a los *joint ventures* (Esparza, 2008). Geely Auto, BYD, Chery Automotive y Great Wall son los principales grupos que lo conforman. El objetivo es que la industria nacional crezca; en este caso, el gobierno local otorga beneficios, mientras que el gobierno central otorga beneficios a las *joint ventures* (Andrade, 2014).

Fortune China, en un ranking realizado en 2013, ubicó a estas empresas dentro de las 50 empresas chinas más admiradas, BYD ocupando el puesto más alto (11). Para aprovechar las ventajas económicas y enriquecer las regiones, los gobiernos locales fomentan las nuevas industrias a través de incentivos, por ejemplo, ofreciendo terrenos gratuitos u otorgando atractivas subvenciones generosas, iniciativas bien recibidas por empresas como Geely Auto.

**CAPITULO 2**  
**METODOLOGÍA DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN**

## **2. Metodología del Proceso de Investigación**

Para el desarrollo de los objetivos establecidos en esta investigación es importante comprender los paradigmas que rodean a las Relaciones Internacionales, disciplina que se encuentra dentro de las Ciencias Sociales; definir el enfoque y los métodos que se van a utilizar y que permitan resolver la pregunta de investigación anteriormente planteada. La metodología es una sección crucial dentro de las Relaciones Internacionales, porque implica responder una serie de preguntas interrelacionadas de carácter prioritario (Colotta, 2021).

La naturaleza de las Relaciones Internacionales, al ser una ciencia social, es de carácter subjetivo y empírico. De manera general, las Relaciones Internacionales son definidas por varios autores como una disciplina que interactúa con otras disciplinas de las ciencias sociales, y que tiene una doble complejidad por su propia singularidad de “internacional”. Bizzozero (2011) menciona que en la actualidad, las relaciones internacionales se enfocan principalmente en el análisis de las relaciones que existen entre los estados y otros actores en un sistema internacional que está estructurado e influenciado por el sistema mundial.

En las ciencias sociales siempre ha existido un gran debate debido a su subjetividad, pues las ciencias exactas tradicionales tienen como requisito el uso del método científico para comprobar, contrastar y demostrar de manera objetiva sus resultados, sin dejar paso a influencias o subjetividades que tergiversen la veracidad de esta. Pero las ciencias sociales no están sujetas exclusivamente al método científico, puesto que también hay que tomar en consideración el factor cultural y de sociedad, por los que sus métodos no incluyen siempre mediciones exactas o experimentación (Universidad Nacional del Litoral, 2018).

De igual manera, el método de investigación en las Relaciones Internacionales sigue el mismo patrón, la tendencia es ir de lo específico a lo general, abarcando de lo micro a lo macro y no existe verdad absoluta en esta

disciplina. Esta disciplina considera tres niveles esenciales para su análisis, que forman parte del Sistema Internacional y que siempre interactúan entre sí.

Los tres niveles que menciona Colotta (2021) son: el nivel del sistema mundial, que da cuenta de la evolución material del hombre, el desarrollo productivos y los procesos sociales; el nivel internacional, que da cuenta del grado de evolución política, en las ideas y en la cooperación/conflicto en temas de la agenda entre las sociedades; y el nivel del Estado como referente de expresión política de las sociedades. No obstante, al presentar a los actores: las empresas transnacionales, las subentidades estatales, organizaciones no gubernamentales, el Estado, las organizaciones de la sociedad civil y las personas como piezas que transitan entre esos tres niveles, se les da un peso diferente según su función y características.

Las Relaciones Internacionales analizan “el conjunto de factores y actores que con sus actividades... tienen capacidad de generar consecuencias en el sistema internacional y en los estados, por ser las unidades políticas en que está dividido actualmente el mundo” (Bizzozero, 2011, p. 27). Al ser una disciplina relativamente nueva dentro de las Ciencias Políticas, no existe una única teoría o paradigma que pueda definir y delimitar todos los temas que esta engloba.

A finales de la década de 1970 aparecieron nuevos o renovados paradigmas, nuevas maneras de ver el mundo que chocan con el paradigma tradicional o estatocéntrico que ha dominado a las Relaciones Internacionales en los últimos 300 años. Debido a esto las Relaciones Internacionales siguen en un constante debate paradigmático, debate que es pilar fundamental para esta ciencia, porque pone en cuestión los propios conceptos u objetos de estudio de esta nueva disciplina (del Arenal, 1989).

Respecto a la ontología, se ha tomado la teoría constructivista para abordar este trabajo de investigación, donde varios autores coinciden en que el constructivismo en las Relaciones Internacionales enfoca su importancia en las estructuras normativas o ideacionales, así como las estructuras materiales y cómo

estas impactan sobre los aspectos de la política internacional. Para Richard Price y Christian Reus-Smit, el constructivismo sostiene que las identidades constituyen los intereses y las acciones, y entenderlo es clave para poder explicar un amplio repertorio de fenómenos internacionales (Vitelli, 2014).

Por su parte, Alexander Wendt en su libro *Social Theory of International Politics* menciona dos ideas básicas de la teoría:

- 1) que las estructuras de la asociación humana están determinadas principalmente por ideas compartidas más que por fuerzas materiales; y 2) que las identidades y los intereses de los actores intencionales están contruidos por esas ideas compartidas en lugar de estar dados de manera natural (Wendt, 1999, p. 1 citado por Vitelli, 2014, p. 133).

Mientras que Audi Klotz y Cecilia Lynch enfocan sus conceptos en la centralidad de la agencia dentro de lo social, de acuerdo con las autoras “las continuidades estructurales como los procesos de cambio están basados en la acción la cual, por su parte, está influenciada por el contexto social, espacial e histórico” (Vitelli, 2014, p. 133).

Antes de la disolución de la Unión Soviética, el Sistema Internacional estaba claramente dividido en dos bandos o sistemas económicos, y las Relaciones Internacionales no estaban exentas de esta bipolaridad. Pero en la década de los noventa, con el fin de la Guerra Fría, se empieza a expandir y consolidar el desarrollo de otras teorías, como la constructivista. El constructivismo “se abrió paso justamente por allí donde el realismo y el liberalismo, y sus respectivas versiones “neo”, o bien no habían explorado lo suficiente o bien ni siquiera lo habían intentado debido a un esencial desinterés teórico” (Arriola, 2013, p. 379).

La teoría constructivista es de suma importancia para esta disciplina dado que, como señala Tah Ayala (2018), nuestras sociedades son dinámicas, no estáticas, y es gracias a estas interacciones que el medio se transforma constantemente, de igual manera a como el medio transforma a las sociedades

desde su interior. Por consiguiente, el constructivismo sostiene que “las sociedades están en constante cambio... Dadas las interacciones las sociedades crean y transforman sus recursos inmediatos y generan imágenes propias que los diferencian de otras. Este proceso de construcción social sucede de manera consciente.” (Tah Ayala, 2018).

Estos argumentos anteriormente mencionados se refuerzan con el punto de vista que indica Arriola (2013), ya que plantea que el constructivismo no es una corriente única y consistente puesto que al igual que otros enfoques de esta disciplina, como el liberalismo o realismo, dentro de la teoría constructivista también existen distintos acentos que crean diferencias en las líneas de investigación, así como en las teorías planteadas. Siguiendo esa lógica, uno de los objetivos del constructivismo es buscar comprender partes específicas de un todo, por ejemplo, entender los Estados que forman parte del Sistema Internacional.

Por lo cual esta teoría recurre a ciertos métodos: regresiones estadísticas, análisis de contenidos o comparativos (Tah Ayala, 2018), la constitución mutua entre los agentes y la estructura es uno de los temas más importantes y de mayor prioridad para el constructivismo. Es así que, y de acuerdo con el autor, en las relaciones internacionales se ha establecido que no solo el pragmatismo político dicta el comportamiento de los actores internacionales, sino que estos actores mismos crean reglas que son aceptadas o rechazadas por los otros actores a medida que entablan relaciones (Tah Ayala, 2018).

La teoría constructivista es importante para estudiar las tendencias en un mundo globalizado e interconectado. Debido a los grandes cambios en el Sistema Internacional actual, las teorías clásicas quedaron obsoletas para explicar la gran variedad de fenómenos internacionales. Mientras que el constructivismo aporta y toma en cuenta elementos inherentes e intangibles de nuestra cultura: la identidad, el nacionalismo, las estructuras sociales, las relaciones político-económicas de los países, elementos que no se tomaban en cuenta en el estudio de esta disciplina hasta el fin de la Guerra Fría.

En este trabajo de investigación, se pretende analizar los distintos datos recopilados presentes en las relaciones comerciales entre Ecuador y China, así como la reciente firma del Tratado de Libre Comercio, y su influencia en el mercado automovilístico ecuatoriano. Esta investigación se realizó analizando los objetivos de investigación presentados, mediante la interpretación de la subjetividad de las distintas realidades, pero sin intervenir o persuadir en las mismas que construyen los individuos que se encuentran en el estudio (Ramos, 2015).

Siguiendo con la metodología aplicada a esta investigación, este trabajo de carácter cualitativo hace uso de la epistemología inductiva. Al igual que con la teoría constructivista, también existe un gran debate respecto a la validez que tiene la epistemología de inductiva cuando a investigación se refiere, esto es debido a que el inductivismo sostiene que la ciencia es “un conocimiento que consiste en la formulación de hipótesis y leyes obtenidas por inducción a partir de observaciones” (Encyclopedia Herder, 2017b).

Según el autor, el método inductivo consta de cinco pasos: observación, clasificación, generalización y predicción. En este caso, la ciencia inicia con las observaciones que se dan de manera cuidadosa, realizadas y clasificadas correctamente para pasar de la inducción a generalizaciones, a través de hipótesis, leyes y teorías, que nos servirán después para realizar predicciones.

### **Gráfico 1**

#### *Pasos del inductivismo*



Fuente: Encyclopedia Herder. Elaboración propia.

Sir Francis Bacon fue el iniciador del inductivismo como teoría del método científico, ya que promovió la investigación científica controlada por la experiencia.

Bacon criticó y mejoró la epistemología inductiva aristotélica utilizando tablas de presencia, ausencia y grados para encontrar patrones entre fenómenos. Los principales opositores del inductivismo son sobre todo quienes sostiene que el método deductivo es el único adecuado para la ciencia, y de modo especial, también el falsacionismo de Karl Raimund Popper, conocido también como deductivismo.

Alejandro Dorna en su libro *¿Deductivismo versus inductivismo? Croquis para una reflexión tolerante en psicología* (Dorna, 1985), indica las características principales de la inducción que están detalladas a continuación:

- Para generalizar con base en la experiencia, se parte de lo particular a lo general como una operación empírico-lógica.
- Establecer criterios de verdad observando la realidad.
- La experimentación es la única forma de demostrar que los criterios son empírico-lógicos.
- Permite la adquisición de nuevos conocimientos sobre el mundo real.
- Para predecir el futuro, se aprende de la experiencia pasada. Se basa en el cumplimiento de relaciones determinadas en procesos ya verificados, que luego se aplican a nuevos casos no comprendidos en el conjunto de la experimentación.
- El concepto de inferencia inductiva se basa en la probabilidad. Debido al infinito número de aproximaciones crecientes, la alternativa de imposibilidad sigue siendo abierta.
- La autocorrección constante y crítica es necesaria en el método inductivo.

A grandes rasgos, se puede decir entonces que la epistemología inductiva debemos entenderla como llegar a la meta, pero a través de aproximarse gradualmente. Las inferencias inductivas se “ubican en la primera línea del ejercicio de la ciencia empírica: la inducción es "amplificante" en el sentido de establecer generalizaciones cada vez más amplias en función de las experiencias realizadas.” (Dorna, 1985, p. 65). Este carácter primitivo del inductivismo se ve



ejemplificado en varios interrogantes que el hombre ha tratado de responder desde el inicio.

La inducción y su contraparte, la deducción, se desenvuelven en movimientos opuestos: ascendente y descendente. En este sentido, para Dorna (1985) el investigador en cuanto a lo analítico-inductivo (ascendente) debe, con o sin hipótesis previa, buscar la forma de averiguar qué pasa si dos variables se encuentran relacionadas funcionalmente, en condiciones de observación controlada, si se establece la relación, se postula una ley o generalización inductiva. En cambio, en su contraparte hipotética-deductiva (descendente), primero se plantea la hipótesis como solución a tal problema, delimita términos y formula experimentos, y es a través de la evidencia recogida que se puede confirmar o rechazar dicha hipótesis.

Además Hollis & Smith (1991) proponen que en las Relaciones Internacionales existen dos tradiciones intelectuales, una interna y una externa. El enfoque externo busca estudiar las Relaciones Internacionales desde un enfoque en las ciencias naturales, tratando de explicar y establecer reglas que puedan aplicarse a todos sus fenómenos, con características universales que simulan que podrían ser aplicables a toda la sociedad internacional. El enfoque interno nos permite entender que los fenómenos sociales y su funcionamiento no se pueden explicar en base a leyes de la naturaleza.

Por consiguiente, en este trabajo de investigación se sigue la visión interna de las tradiciones intelectuales, ya que no se puede establecer una correlación entre las características inherentes propias del ser humano y su entorno natural en sociedad, más bien buscar una explicación a partir del análisis de toda la información previamente compilada en esta investigación. Sobre cómo este fenómeno de los automóviles chinos se ha expandido a pasos agigantados en el mercado automotriz del Ecuador, y el impacto en la economía ecuatoriana que se avecina a raíz del TLC Ecuador - China.

Para realizar un trabajo de carácter cualitativo con epistemología inductiva, es necesario el estudio de caso, dado que se debe obtener una perspectiva completa a través de la extrapolación y la triangulación de datos, en estos fenómenos estudiados. Lo prospectivo abarca que en el estudio de caso se analicen patrones generales, sobre todo para este proyecto porque el TLC Ecuador - China es reciente (firmado por ambas partes en mayo de 2023), y sus efectos en las desgravaciones arancelarias en materia de importación de vehículos chinos es de carácter progresivo, extendiéndose entre 15 y 20 años dependiendo la subpartida.

Esta investigación no pretende dar explicaciones causales, por el contrario, busca comprender como el uso de la maquinaria económica china, ha permitido que el gigante asiático a través de cuidadosas estrategias de poder blando en la región de Latinoamérica ha consolidado su posición en esta parte del mundo, donde muchas hegemonías tradicionales han perdido interés o no han sabido mantener sus relaciones comerciales.

Aproximaciones cualitativas permiten el desarrollo diferenciado y más enfocado en conceptos, por consiguiente se logra una profunda comprensión en las realidades donde se ha investigado, porque los enfoques son específicos a los respectivos objetos del caso y sus entornos (Bennett & Elman, 2007). En el tema de Ecuador y China, se busca comprender cómo China usa su enorme capacidad tecnológica y económica, para impulsar la expansión de su economía y con esto su oferta exportable, como una herramienta de poder blando, y establecer su imagen como el mayor socio comercial de Ecuador en el presente siglo.

Cuando hablamos de estudio de caso, nos referimos a un método que considera que una de sus ventajas es que se puede comprender la interacción de los contextos mediante el estudio de sus particularidades, lo cual permite entender su complejidad. “Aunque actualmente se lo considera como una metodología más... algunos otros estudiosos de la ciencia la consideran como una etapa más dentro del proceso de una investigación completa y no como un método en sí.”

(Escudero et al., 2008, p. 7). Aunque tiene una limitante puesto que, en algunos casos, los resultados de los estudios de caso no son suficientes para avanzar en la elaboración de explicaciones generales.

Todo esto va de la mano con la investigación holística, donde holismo en las ciencias sociales se refiere a que, en vez de analizar datos únicos, el investigador debe comprender el todo que esto abarca, conjuntos de información y su respectivo significado, ya sea patrones, procesos y tipos de configuraciones de carácter colectivo. La perspectiva holística de la sociología sostiene que los eventos sociales y la sociedad en sí son completamente únicos y distintos de los individuos, por lo que los métodos de las ciencias de la naturaleza no son adecuados para las ciencias sociales (Encyclopedia Herder, 2017).

La recolección de datos para esta investigación cualitativa e inductiva, se la obtiene a través de fuentes tanto primarias como secundarias. Para las fuentes primarias, se hace uso de la entrevista semiestructurada a expertos en las áreas correspondientes a los temas tratados. La entrevista semiestructurada resulta relevante para este tipo de investigación porque presenta un grado mayor de flexibilidad debido a que parte de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados, su ventaja es su capacidad para adaptarse, lo que puede motivar al interlocutor, aclarar términos y reducir formalismos (Díaz-Bravo et al., 2013).

Entre los entrevistados para esta investigación, destacan los perfiles de la Ing. Magaly Caicedo, el Mgtr. Diego Andrade y la Ing. Ana María Gallardo. La Ing. Caicedo se desempeña como gerente general de Asia Shipping Ecuador, también es socia en la Cámara de Comercio Ecuatoriano-China (CCECH). El Mgtr. Andrade es director de negocios en Corporación Maresa y cuenta con más de 25 años de experiencia en el sector automotriz. Por su parte la Ing. Gallardo fue viceministra de Promoción de Exportaciones e Inversiones en el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. La experiencia de todos estos expertos fue sumamente importante para el desarrollo de este proyecto.

Como fuentes secundarias, se hace uso de la revisión documentada, donde se recopila todos aquellos trabajos, libros, etcétera, que han sido realizados previamente a esta investigación. Para poder lograr una investigación adecuada de un estudio de caso, es obligatorio conocer el tema y contar con un entendimiento pleno en el asunto, y poder utilizarlo de manera óptima en el trabajo de investigación. Todo aquel trabajo existente relacionado al tema es importante, fuentes proporcionadas por personas o entidades que son ajenas a la fuente original.

Esto significa que toda la información recopilada y lo que esto incluya, sirve para comprender cómo es que China ha logrado posicionarse favorablemente como unos de los mayores socios comerciales de Ecuador, a su vez cómo el TLC fortalece aún más esta relación bilateral. Todas las fuentes secundarias permiten que el investigador tenga una base fundamentada, y tener un punto de partida sólido para poder analizar los resultados que surjan de esta investigación.

Para validar los resultados obtenidos en este proyecto, se hace uso de la triangulación de datos, a través de distintas que permiten analizar de manera integral la información, y contrastarlo para lograr que los resultados sean fiables y menos subjetivos con la realidad. De acuerdo con Denzin, la triangulación de datos es “la combinación y aplicación de varias técnicas de investigación para investigar un fenómeno común” (Denzin, 1990 citado por Aguilar & Barroso, 2015, p. 74).

En la metodología de este tipo de estudios, la triangulación es crucial porque requiere conocimiento, tiempo y recursos para implementarla, y luego una gran habilidad para interpretar los resultados en las diversas y a veces contradictorias formas en que se presentan (Donolo, 2009), citado de un artículo de (Aguilar & Barroso, 2015, p. 74). Hay diversos métodos de triangulación existentes, entre los que destacan: triangulación metodológica, triangulación de investigador, triangulación de datos, triangulación múltiple y triangulación teórica.

La triangulación permite eliminar sesgos propios de la subjetividad, la academia fomenta la objetividad con el fin de que los datos presentados produzcan información robusta del fenómeno de estudio. A su vez busca “proporcionar riqueza derivada cualitativamente y lograr una comprensión más completa del fenómeno en estudio” (Jonsen & Jehn, 2009, p. 126). La triangulación es, por consiguiente, un excelente método mixto para estudiar fenómenos, y que permite lograr una investigación completa y objetiva en poco tiempo.

Como mencionan Aguilar & Barroso (2015), la triangulación de datos permite contrastar la información recopilada utilizando una variedad de fuentes y métodos de recopilación de datos. La triangulación de datos se puede dividir en tres categorías: a) temporal: datos tomados en diferentes fechas para determinar si los resultados son constantes; b) espacial: datos tomados en diferentes lugares para determinar coincidencias; y c) personal: una muestra de sujetos diferentes.

Para finalizar, para este trabajo de investigación se combina la información recabada desde las tres metodologías mencionadas que son: la teoría constructivista, el caso de estudio, y la entrevista a expertos. Esto permite realizar un análisis del fenómeno desde una perspectiva integral, que se contrasta con la revisión documental obtenida de las fuentes secundarias, y el análisis de las entrevistas realizadas a los expertos en el área de relaciones internacionales.

**CAPITULO 3**  
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

### **3. Análisis e Interpretación de Resultados**

Para este trabajo de investigación, se planteó un objetivo principal para comprender cómo el TLC Ecuador – China impulsará el desarrollo del mercado automovilístico chino y su fortalecimiento en el sector automotriz del Ecuador. Para poder dar respuesta al objetivo principal de esta investigación, fue necesario establecer también objetivos específicos que permitan profundizar en el análisis de las medidas referentes al sector automotriz en TLC. Como primer objetivo específico se consideró relevante analizar la situación actual de la oferta automotriz china en el mercado ecuatoriano, su expansión y consolidación. Y como segundo objetivo específico, discutir los términos del TLC Ecuador – China sobre disposiciones arancelarias respecto a la importación de vehículos chinos.

#### **3.1. Expansión del mercado automotriz chino en Ecuador**

En la última década, la industria automotriz no ha presentado cambios respecto a los componentes fundamentales de un vehículo, el verdadero cambio está en el aumento de la demanda y la cantidad de unidades producidas. India y China representan la gran mayoría de esta demanda, esto se debe al desarrollo a gran escala de economías emergentes, tanto en el sur de Asia, Medio Oriente y Latinoamérica (Andrade, 2014). El crecimiento incluye no solo vehículos particulares, sino también camionetas, buses, vehículos de carga y transporte que aumentaron gracias al flujo comercial y el desarrollo de China.

China ha incentivado el desarrollo y crecimiento de su industria automotriz por medio de importantes medidas políticas, a continuación algunas de las políticas que el gobierno chino ha impulsado (ICEX, 2012 citado por Andrade, 2014):

1. Reorganización estratégica de las empresas mediante la integración de la regulación macro del gobierno con la competencia del mercado.
2. Desarrollo integral y armonioso de la industria automotriz y sus sectores relacionados.

3. Para desarrollar sus propias marcas, las empresas productoras de automóviles y autopartes deberán impulsar el desarrollo tecnológico, la investigación y la innovación tecnológica.
4. China también tenía que fabricar los sistemas completos para los nuevos inversores de vehículos terminados. Actualmente, se sigue aplicando esta política.
5. Los OEM (Fabricante Original de Equipo en inglés) extranjeros no pueden fabricar vehículos completos en China a menos que se establezcan alianzas con empresas chinas, lo que permite a los socios locales negociar transferencias de tecnología.
6. Las compañías deben especializarse, obtener autonomía tecnológica y controlar la producción de componentes.
7. promover la integración de consorcios empresariales para mejorar su competitividad a nivel internacional, optimizando sus costos de producción y desarrollo e investigación tecnológica.
8. Concentración en la seguridad y la protección ambiental.
9. Énfasis en colaborar con universidades, científicos e instituciones de investigación.
10. Las industrias complementarias deberán acompañar el crecimiento de la industria automotriz y estar al día con los avances globales.
11. Especial apoyo para el desarrollo de acero industrial automotriz.

Este impulso referente a las políticas que ha tomado el gobierno chino para impulsar su industria automotriz, han sido claves en el éxito de la expansión de esta industria a lo largo del mundo. En la entrevista realizada a Diego Andrade, director de negocios de Corporación Maresa, respecto a la rápida y agresiva expansión China menciona lo siguiente:

China es considerada desde hace algunos años atrás como la segunda potencia económica detrás de Estados Unidos, y es en parte debido a la apertura económica que ha venido teniendo la industria china, que se ha preparado justamente para esta competencia comercial global, sin que eso



no haya llevado a tener algunas dificultades con algunos países y bloques occidentales, liderados por Estados Unidos, la Unión Europea y Japón en particular, ante esta agresiva llegada de los productos chinos a los mercados. (comunicación personal, 23 de noviembre de 2023)

En lo que respecta a América Latina, China ha desarrollado estrategias con el fin de satisfacer la demanda automotriz que durante mucho tiempo solo tenían presencia las grandes empresas tradicionales. Entre esas estrategias están la implementación de fábricas para ensamblaje en nuestro continente para abaratar costos y así poder cumplir con la demanda, e inclusive también poder exportar a otros países de Latinoamérica. Ecuador también se está convirtiendo en un foco para el ensamblaje de vehículos chinos.

Los vehículos chinos al ser producidos a gran escala, les permite tener esa ventaja al abaratar costos, por lo que ingresan al mercado automotriz ecuatoriano con reducidos precios, debido a la masiva aceptación de las marcas de autos chinas que se comercializan en el país “se puede inferir que la entrada de estas marcas ha sido muy agresiva” (Matamoros & Robalino, 2022). Todas estas marcas ofrecen una amplia variedad de modelos a precios relativamente bajos.

Great Wall Motor Co. (GWM) inauguró una planta ensambladora en Ambato en 2013, y empezó exportando los primeros vehículos producidos en dicha planta a Colombia y Costa Rica en 2019. De igual manera, en 2017 BYD Auto Co. (BYD) firmó un acuerdo con el gobierno ecuatoriano para construir una planta ensambladora de autobuses eléctricos, que produciría 300 autobuses anualmente (Thornett, 2023). En 2019 construyeron una estación de carga para vehículos eléctricos (EV en inglés), ubicada en Guayaquil y con un costo de \$600.000, en 2020 BYD logró un importante hito en el transporte público guayaquileño, con la importación de la primera flota de 20 autobuses eléctricos

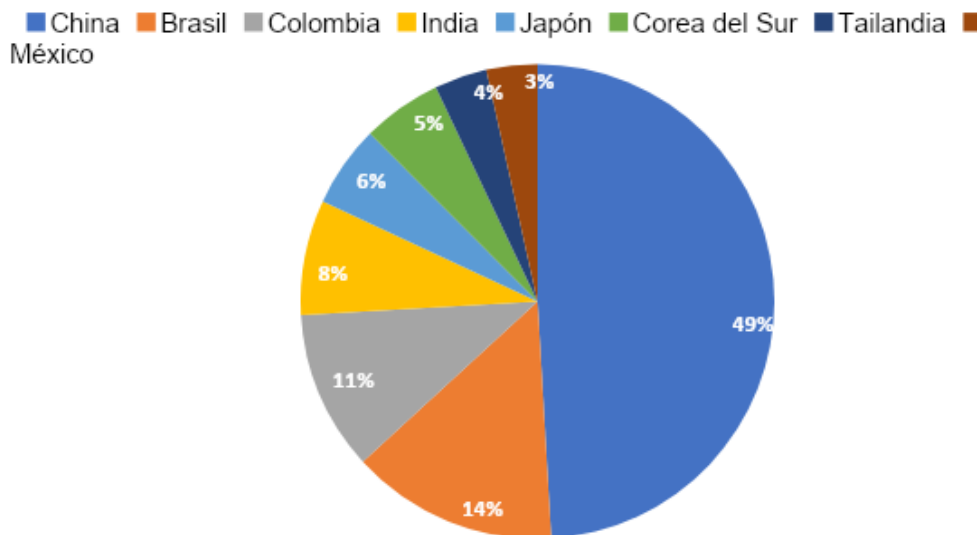
“América Latina está experimentando un aumento en las ventas de marcas de automóviles chinos, especialmente a medida que se intensifica la transición a los vehículos eléctricos en la región” (Thornett, 2023). Es evidente el interés de

China en la región latinoamericana, pues ven en este gran mercado una oportunidad, destacando por sus increíbles prestaciones, diseños atractivos y bajos precios que resultan imbatibles para los consumidores ecuatorianos.

China ha alcanzado una considerable participación dentro del sector automotriz ecuatoriano, Andrade (2014) menciona que en 2008 ocupaba el octavo puesto de los principales países importadores, y tan solo dos años después creció en un 64%, ocupando el sexto puesto, pasando a Italia y Bélgica. A partir de 2010 se puede considerar a China como uno de los principales importadores automotrices en Ecuador. A pesar de que las marcas chinas tienen poco tiempo en Latinoamérica, han hecho un nicho relativamente rápido.

## Gráfico 2

Importaciones de vehículos en 2022 (%)



Fuente: Anuario AEADE 2022. Elaboración propia

Como se observa en la tabla anterior, los vehículos chinos lideran el mercado automovilístico en Ecuador, debido a la buena aceptación que han conseguido en poco tiempo gracias a sus innovadores diseños y precios bajos en comparación a la oferta de marcas tradicionales (Chuquimarca, 2022). En

contraste, en el año 2010 las importaciones de vehículos chinos eran solo del 4,32%, en ese entonces dominaban las importaciones desde Corea con 32,84%, seguido por Japón con 12,85% y EE. UU. con 11,24% (Anuario AEADE, 2010).

De acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), del total de importaciones de vehículos que tuvieron lugar en 2022, cerca de la mitad (49%) correspondió solo a China, y con gran diferencia le seguía Brasil, con solo 14%. En un reciente informe de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), en la primera mitad del año 2022 se vendieron 24.463 autos de origen chino, que equivale al 39% del total de ventas del mercado ecuatoriano.

“Los vehículos chinos se han posicionado como los más vendidos en Ecuador por su agresiva estrategia de precios” indicaba la revista (Primicias, 2023). David Molina, director ejecutivo de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (Cinai), dijo en una entrevista que: “la tendencia va a seguir creciendo. Los vehículos chinos tienen la particularidad de que vienen con precios bastante más bajos que la competencia, a pesar de pagar los aranceles que correspondan, y eso tiene que ver con el propio modelo productivo y económico que tiene China” (Chuquimarca, 2022).

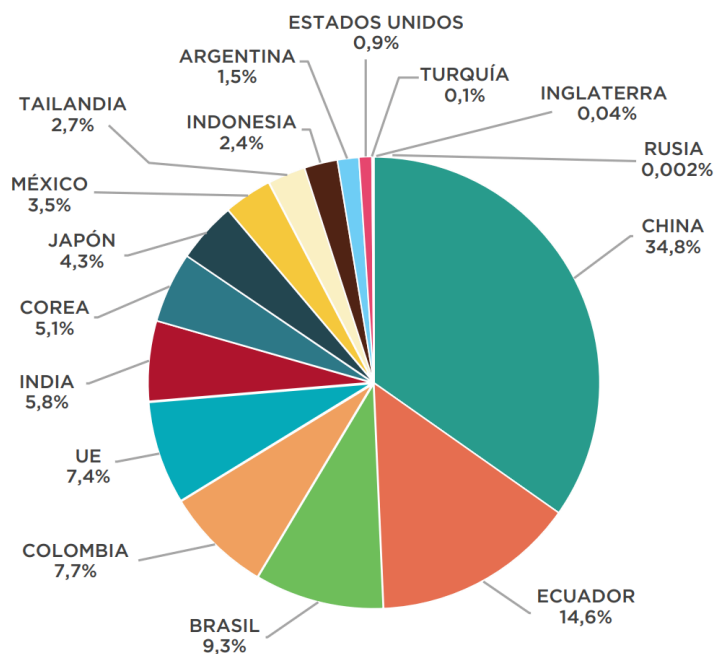
A la par que aumentan las ventas de vehículos chinos, se ha ido desarrollando el resto de industria que esto involucra, como lo son: puntos de comercialización que aumentan en Ecuador, concesionarias que toman parte en el ensamblaje y la distribución y la venta de vehículos chinos respaldados por un gran portafolio de marcas. Destaca el caso de Ambacar, una compañía de automóviles con una larga historia en Ecuador, con filiales en Costa Rica, Perú y Colombia. Desde 2013, Ciauto, planta ensambladora de vehículos Great Wall que también opera en Ecuador, está asociada con Ambacar. “En 2018, Ciauto firmó un contrato de inversión de 22 millones de dólares con la finalidad de consolidar el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana y exportar hacia Colombia” (Enriquez, 2018 citado por Regalado-Pezúa et al., 2021, p. 16).

En Ecuador es cada vez más común ver circular vehículos chinos por las calles, puesto que resultan una buena opción comprarlos debido a su comodidad, innovaciones tecnológicas y sobre todo su precio, y es gracias a estas ventas que contribuyen a la recuperación económica en este sector de vital importancia que frenó su avance debido a la pandemia por Covid-19. En el presente año 2023 se reafirma la tendencia que se viene consolidando entre los consumidores ecuatorianos, pues el apetito por las marcas hechas en China no para de crecer.

Mientras que en 2021 tres marcas del gigante asiático estaban entre las 10 más vendidas del país, en 2023 son cuatro las que ocupan esta lista. De acuerdo con un artículo de (Diario Expreso, 2023), para Pietro Pilo, gerente de Ciauto, empresa que ensambla autos de marcas chinas en Ecuador, “ofrecer lo mismo y más a un menor precio ha sido la clave para el crecimiento en ventas de este tipo de automotores”.

### Gráfico 3

Participación de ventas por origen en 2022



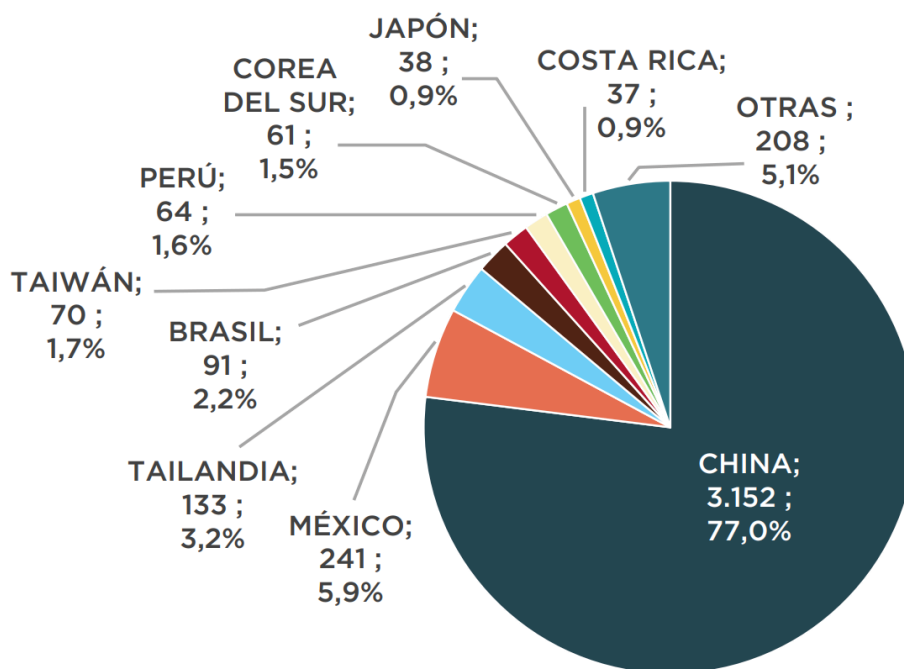
Fuente: Anuario AEADE 2022

Al observar el gráfico anterior, el crecimiento en la cuota de mercado de los vehículos chinos está muy por encima de los vehículos ensamblados en Ecuador, un 34,6% frente a 14,6%. Otro dato que destacar es que, a pesar de la reducción arancelaria para los vehículos provenientes de Europa, que en 2024 llega a su fin tras 7 años de desgravación progresiva, el crecimiento que se ha visto ha sido ínfimo, también los vehículos de origen coreano han sufrido una caída.

Otro campo donde predominan las importaciones chinas es en los neumáticos, como se observa en el gráfico 4 correspondiente a 2022, los neumáticos provenientes de China ocuparon el 77%, unas 3.152.000 unidades. Una cifra bastante elevada comparado con 2010, que de acuerdo con el Anuario AEADE (2010), para ese año las importaciones de neumáticos chinos ocuparon un 36% del total, cerca de 923.000 unidades.

#### Gráfico 4

Importaciones de neumáticos por origen en 2022 (miles de unidades)



Fuente: Anuario AEADE 2022

La expansión de estas marcas es un fenómeno global, que ha desplazado a los vehículos de otros países, como México o Brasil. Molina afirmó que el ensamblaje local ha experimentado la misma situación. Actualmente, solo 11 de cada 100 vehículos vendidos en Ecuador se ensamblan localmente, cuando en 2015 representaba más de la mitad del mercado doméstico, según datos de Cinae (Diario Expreso, 2023). Del total de 107 marcas de vehículos existentes en el mercado ecuatoriano, 52 son de China. Donde Chery se encuentra en primer lugar dentro de las marcas chinas más vendidas, el 70% de sus ventas son parte del segmento de Vehículo Deportivo Utilitario (SUV en inglés), conocidos como “todoterreno” (Diario El Universo, 2023b). La tendencia por los vehículos tipo SUV ha crecido considerablemente en los últimos años, donde durante décadas dominaron los del segmento tipo sedán.

De igual manera en el año 2021, 25 de cada 100 autos comercializados en Ecuador provenían de China, y para el cierre de 2022, cerca de 40 de cada 100 autos que se venden en el país son fabricados allá (Diario Expreso, 2023). Aunque no todos estos autos son necesariamente de marcas chinas, puesto que muchas empresas extranjeras ensamblan sus autos en China por la conveniencia en mano de obra y la capacidad industrial del gigante asiático para suplir las necesidades de producción que buscan las marcas tradicionales.

El primer quimestre de 2023 refleja un crecimiento general del 9,4% frente al mismo periodo en 2022 en el total de ventas de vehículos, según la AEADE. En el mercado ecuatoriano, los automóviles fabricados en China están ganando popularidad, lo cual se ha manifestado en un incremento en las importaciones en los últimos años (Diario El Universo, 2023c). Estas son algunas de las marcas chinas más conocidas en el mercado ecuatoriano: Foton, Great Wall, Chery, Dongfeng, Shineray, JAC, DFSK, Changan, Soueast, Jetour, JMC, ZX Auto, Maxus, Dayun, Soueast, Shacman, Golden Dragon, King Long, Higer, Shacman, Yutong, Geely, BAIC, BYD, Lifan, GAC, Haval, Skywell.

Los números de los vehículos chinos no paran de crecer, en ventas representan la envidiable participación del 35%; de las 5 marcas más vendidas en el país, Chery se encuentra en quinto lugar, solo detrás de Chevrolet, Kia, Toyota y Hyundai. Como se mencionó anteriormente, Chery ocupa el primer puesto en ventas dentro de las marcas chinas, con 2804 unidades vendidas en el primer quimestre de 2023. Así mismo, otras marcas chinas que se encuentran en el top 10 de las más vendidas son: Shineray en séptimo puesto con 2189, JAC en octavo con 2096 y Great Wall en décimo con 1724 unidades (Diario El Universo, 2023b).

La siguiente es una lista de las marcas de vehículos chinos más vendidas en Ecuador, en el periodo de enero a mayo del 2023, se incluyen todos los segmentos (sedán, SUV, camioneta, VAN, bus y camión):

1. Chery: 2.804 unidades
2. Shineray: 2.189 unidades
3. JAC: 2.096 unidades
4. Great Wall: 1.724 unidades
5. DFSK: 1.550 unidades
6. Jetour: 1.437 unidades
7. Dongfeng: 1.047 unidades
8. Changan: 831 unidades
9. JMC: 572 unidades (Diario El Universo, 2023b).

Como indica Andrade, el principal factor que ha permitido a la industria automotriz china entrar en los mercados de América Latina, es su masiva escala de producción, los subsidios que otorga el gobierno para incentivar estas empresas y sus exportaciones, a la par de alianzas estratégicas que las empresas de origen chino han logrado al juntarse con las marcas occidentales tradicionales en lo que se refiere a Investigación y Desarrollo (I+D). Esos son los factores más importantes del crecimiento exponencial que han tenido en los últimos 25 años las marcas automotrices de origen chino.

Andrade también menciona que actualmente, los precios de las marcas chinas son más elevados que cuando estas iniciaron su expansión, debido a que “las marcas chinas han empezado a mejorar todos sus procesos de calidad, de diseño, de innovación, etcétera y han hecho que en los últimos dos años particularmente los precios de las marcas chinas sean de vehículos caros” (comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

De igual manera, Magaly Caicedo, gerente general de Asia Shipping, mencionó en entrevista que, debido a la pandemia los autos chinos se consolidaron en el mercado ecuatoriano frente a la competencia, pues:

Cuando sucedió la pandemia, las otras marcas se quedaron sin stock, no encontrabas las marcas tradicionales... en cambio por la necesidad si ibas a un centro de ventas de autos chinos, el carro estaba listo para llevar... y ya tienen mejor calidad que la que tuvieron años atrás... nuestra cultura es de soluciones inmediatas entonces si vas a algún lado por una emergencia y te dicen que tal auto llega en tres meses (debido a las dificultades logísticas generadas por la pandemia) por necesidad vas a concesionarios chinos y compras uno. Eso afectó mucho a otras marcas, los ha afectado sus propias decisiones, ellos tienen otra forma de trabajar... el *Just in Time*, tienen que replantearse y ver vehículos más económicos de alguna forma para poder cubrir este mercado, porque el auto chino va a entrar en más cantidad, eso es inevitable. (comunicación personal, 16 de noviembre de 2023)

Es evidente que la consolidación de estas marcas en el mercado ecuatoriano es debido a sus grandes prestaciones y su relativo bajo precio, haciendo que se destaquen dentro de las propuestas de las marcas tradicionales, que llevan décadas en el país. La oferta resulta llamativa para clientes que ya no ven a las marcas chinas como sinónimo de pobres diseños o mala calidad. Actualmente, uno de cada tres automóviles vendidos en el país proviene de China. Estos vehículos se distinguen por sus precios muy competitivos y ofrecer



interesantes opciones en términos de tecnología, equipamiento, diseño y calidad (Diario El Universo, 2023b).

También es importante mencionar que en Ecuador se está propagando a paso firme, el desarrollo y transición hacia nuevas tecnologías sustentables con el medio ambiente. Dejando a un lado los motores de combustión interna, y aprovechando energías alternativas, por ejemplo: la electricidad en vehículos híbridos o totalmente eléctricos, también motores que funcionan con hidrógeno, etcétera. Actualmente este tipo de vehículos pagan 0% de arancel. No solo Ecuador, sino también otros países de la región están aprovechando estas ventajas porque también cuentan con cero aranceles para vehículos híbridos y eléctricos, además de ventajas tributarias al comprar uno.

Nuevamente China es el líder indiscutible en vehículos de nuevas energías, la alta producción de vehículos eléctricos chinos es otro impulsor del rápido aumento de las exportaciones de automóviles a Latinoamérica. Los vehículos eléctricos tienen un alto potencial de crecimiento en la región, donde muchos países han propuesto o iniciado políticas para hacer la transición de sus flotas de autobuses públicos a autobuses eléctricos, así como reducir los impuestos estatales y locales sobre los vehículos eléctricos (Thornett, 2023).

Hoy en día, alrededor de un tercio de los automóviles que circulan en China son eléctricos. Impulsada por fuertes subsidios gubernamentales para la fabricación de vehículos eléctricos, China ahora produce más del 50% de todos los vehículos eléctricos del mundo, una cifra envidiable pues están muy por encima de sus competidores. Thornett (2023) indica que mientras gran parte del mundo evidencia una lenta transición hacia los vehículos eléctricos, en China se venden más vehículos eléctricos que en el resto del mundo combinado, convirtiendo a este país en un enorme laboratorio interno para mejorar las exportaciones de vehículos eléctricos.

### **3.2. El futuro de la industria automotriz china a raíz del TLC**

Una forma de poder entender la manera en la que se podría desarrollar el TLC Ecuador – China, es a través de extrapolar situaciones similares con países que tengan acuerdos vigentes con el gigante asiático, como por ejemplo el vecino país del Perú. Perú firmó el Tratado de Libre Comercio con China en 2009, y entró en vigor en el año 2010, por lo que el caso de este país nos puede ayudar con el análisis para determinar qué podría pasar en los siguientes años con el mercado automovilístico chino en Ecuador.

De acuerdo con Ávila & Rodríguez (2022), Perú en los últimos años ha expandido y diversificado el comercio con China, que ha generado cambios económicos y comerciales en muchos sectores, entre esos sectores se encuentra el mercado automovilístico, que en las últimas décadas ha buscado un crecimiento continuo a través de establecer estrategias. El mercado peruano depende en gran parte de sus importaciones, porque este país no cuenta con producción nacional para satisfacer sus necesidades, en especial en la industria automotriz.

En Perú, la totalidad de los automóviles comercializados son del extranjero, y el 60% de los vehículos disponibles en la zona son importados. Los países asiáticos como Corea, China y Japón son los principales exportadores de automóviles (Ávila & Rodríguez, 2022, p. 1). Por tal motivo, y debido a la importancia de China en la economía peruana, en marzo de 2010 entró en Vigor el Acuerdo de Libre Comercio (ALC), tratado que tenía como finalidad profundizar la cooperación bilateral y regional, ampliar y aumentar los beneficios, así como también la resolución de problemas que afectan su producción nacional.

Como menciona Camargo, “el 62.7% de los productos de origen chino representan el 61.8% de las importaciones peruanas desde el país asiático, las cuales ingresaron al territorio peruano libres del pago de aranceles” (Camargo, 2016 citado por Ávila & Rodríguez, 2022, p. 2). Esto le permite al Ecuador entender la relevancia del TLC recién suscrito con China, que está a la espera de la aprobación por parte de la Asamblea para entrar en vigor.

La industria automotriz peruana es un claro ejemplo de los beneficios por la entrada en vigor del TLC, ya que las diferentes líneas arancelarias que se han visto beneficiadas han logrado una liberación de impuestos favorable para la importación de vehículos chinos. China antes del acuerdo era el tercer proveedor de automóviles en Perú, siendo superada por Japón y Corea, pero en 2017 el gigante asiático subió a primer lugar como el mayor proveedor de vehículos, e incrementando aún más su presencia en los años siguientes (Ávila & Rodríguez, 2022).

De acuerdo con la información recabada en otros trabajos de investigación respecto al caso peruano, se concluye que el TLC Perú – China impactó de manera positiva en las importaciones de vehículos livianos, las cifras de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) muestran que los autos nuevos livianos importados de China, han presentado un alto crecimiento entre 2010 a 2019. De igual manera Ávila & Rodríguez (2022) mencionan que la importación de otros segmentos de vehículos chinos ha tenido un crecimiento exponencial durante la pandemia y actualmente.

Aunque esto en parte se debe a que el Perú mostró una gran disposición en aceptar vehículos con características no necesariamente sofisticadas en un principio, “afortunadamente, ya existen unos requisitos mínimos para permitir la importación de autos, y creo que es necesario mantenerlos y que cada vez deberían ser más estrictos” (Huisa, 2022 citado por Ávila & Rodríguez, 2022, p. 133). La participación de los automóviles chinos no se limitará a los aspectos aduaneros o a la existencia de un acuerdo comercial que permita la importación de vehículos sin trabas arancelarias. Depende de contar con un servicio postventa que garantice un servicio de mantenimiento y suministro de repuestos de alta calidad, depende de factores como el precio y la calidad de estos.

En Perú no solo se han visto beneficiadas las marcas chinas ya que, para General Motors Perú, distribuidor de Chevrolet, la desgravación en esas subpartidas ha sido positiva para ellos, esta empresa maneja un portafolio de

productos que se encuentran beneficiados porque estos son en su mayoría importados desde China. “Gracias al TLC se paga 0% de ad-Valorem, lo cual ha permitido que los vehículos sean vendidos a un precio menor... el ad-Valorem inicialmente antes del TLC era del 6% y alrededor del año 2018 cayó a 0%” (Cenizario, 2022 citado por Ávila & Rodríguez, 2022, p. 134).

Es importante destacar que, gracias a este ALC todos los bienes de capital importados de China fueron ingresados al país sin pagar aranceles. Mientras que el 70% de las importaciones de insumos y materias primas fueron tratadas de manera similar en cuanto a las tarifas. Por otro lado, solo el 34% de las importaciones de bienes de consumo ingresaron sin pagar aranceles. Por consiguiente, le permite a Perú producir de mejor manera y más eficiente, además, parece lógico que si esta estructura de importación se mantiene en el tiempo, principalmente en aras de la producción, las exportaciones peruana serán más variadas, tendrán un mayor valor añadido y quizá se incorporen a la cadena de suministro mundial (Chan, 2019 citado por Ávila & Rodríguez, 2022).

El TLC ha sido muy beneficioso para el comercio del Perú puesto que ha permitido importar automóviles con menores costos, lo cual ha significado un ahorro del 6% sobre la base imponible que permite tener precios más competitivos y accesibles para los consumidores peruanos. Perú, nación que firmó el TLC con China en 2009, se registró un incremento del 54% en las ventas de automóviles nuevos en 2010, con 96 marcas chinas controlando el 12% del mercado (Diario Portafolio, 2011). Los grandes fabricantes chinos tienen presencia en la región latinoamericana a través de varias fábricas, en una apuesta por consolidar sus marcas en un mercado de gran expansión.

En lo que respecta a Ecuador, el tratado tiene un largo proceso hasta su entrada en vigor, como detalla Ana María Gallardo, exviceministra de Promoción de Exportaciones e Inversiones en el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, el proceso comienza con un acercamiento entre los países involucrados, donde muestran sus intereses y los puntos que desean negociar, en

el caso del TLC Ecuador – China muchas negociaciones se dieron de manera virtual debido a las políticas por Covid-19.

Una vez concluidas las negociaciones se intercambian los textos y se traducen en los idiomas respectivos y se inicia la revisión legal, en este caso se firmó formalmente en Quito y Beijing respectivamente, después se mandaron los documentos originales físicos. Luego pasa a la Corte Constitucional para validar que ningún artículo esté en contra o viole la constitucionalidad, una vez finalizado el dictamen pasará a la Asamblea Nacional que ratifica el acuerdo y entrará en vigor, que se espera sea en 2024.

Andrade señala la importancia de haber logrado un tratado de este tipo con China pues:

La presencia china en la economía ecuatoriana se ha visto reflejada desde múltiples participaciones: proyectos, obras civiles, inversiones financieras tanto privadas como estatales y sobre todo en la actividad de explotación petrolera, porque básicamente los últimos 15 años la presencia de las empresas chinas para explotación de petróleo ha sido muy grande... Este acuerdo comercial se va a centrar en la reducción de los aranceles que permitan el acceso al mercado chino a los productos ecuatorianos, eso es muy positivo pues contempla el intercambio de mercancías sin el pago de extra de tarifas que te cobran los mercados con los que nosotros exportamos, como es Estados Unidos o Europa (comunicación personal, 23 de noviembre de 2023)

También hay algunas medidas que hay que tener en cuenta, los negociadores del TLC con China supieron excluir ciertos temas como productos sensibles que pueden afectar a la economía ecuatoriana, además el tratado no incluye beneficios para la comercialización de servicios, esto es favorable para Ecuador porque en esos temas estamos en desventaja. En la entrevista, Caicedo hace énfasis en que este tratado marca un antes y un después para el país, es un tratado sin precedentes porque si se lo compara con otros, no tienen tantas

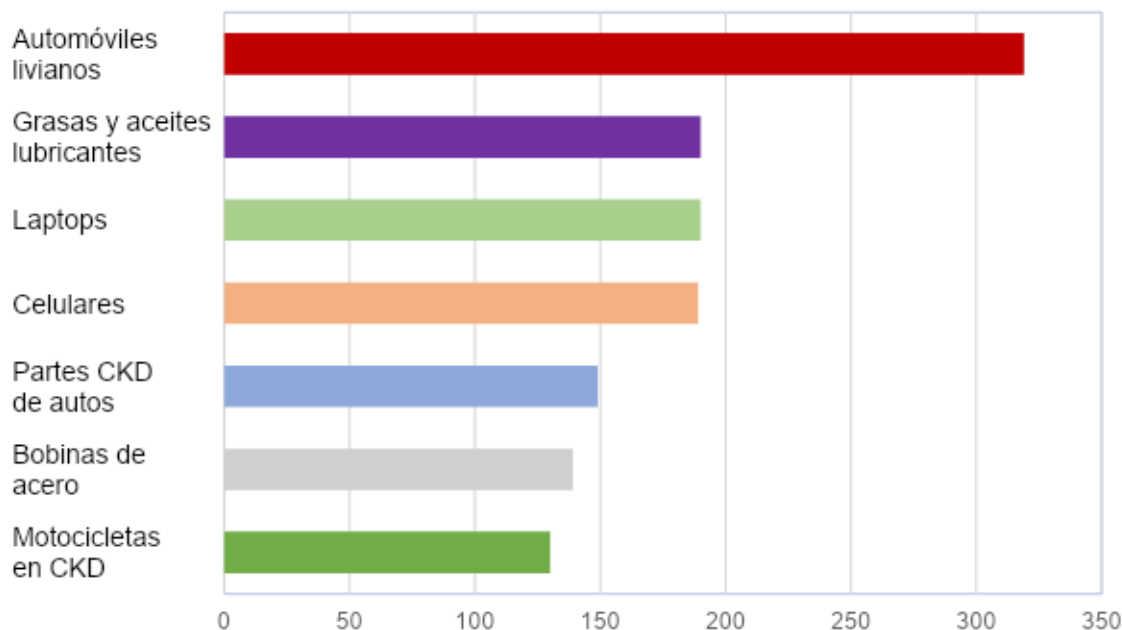
excepciones como las tiene el Ecuador para proteger a sus sectores más débiles que pidieron ser protegidos (comunicación personal, 16 de noviembre de 2023).

Medidas del Ecuador sobre restricciones a la importación y exportación respecto a vehículos:

- Las medidas relativas a la importación de vehículos usados y otras mercancías previstas en la Resolución COMEX No. 51 de 27 de marzo de 2012 publicada en el Registro Oficial No. 700 del 10 de mayo de 2012; y sus modificaciones;
- Las medidas del Ecuador relacionadas a la importación de prendas de... vehículos usados; motores, piezas y repuestos usados para su uso en el sector automotriz; neumáticos usados; baterías usadas; y bienes usados, maquinaria y equipo que utilizan fuentes radiactivas. (Gobierno del Ecuador, 2023, p. 99)

### Gráfico 5

Principales productos importados de China en 2022 (millones USD)



Fuente: Cámara de Industrias y Producción. Elaboración propia

En el rubro de las importaciones de vehículos, con el acuerdo comercial esos aranceles se reducirán en un período de entre 15 a 20 años, dependiendo del tipo de subpartida. Como indica Tapia (2023) en un artículo de Primicias, esta reducción progresiva de aranceles empezará cuando entre en vigor el acuerdo, y se espera que sea en 2024. Los aranceles que se reducirán en 15 años son los aplicados a los vehículos tipo sedán, SUV y camionetas a diésel.

Mientras que las camionetas a gasolina y los SUV 4x4 de mayor cilindrada (3000 cc) tendrán una reducción más larga, de hasta 20 años. “Por otro lado, las partes de vehículos y motocicletas, conocidas como CKD, tendrán desgravación inmediata. Sin embargo, los CKD ya pagan cero arancel, indistintamente del origen” (González, 2023).

**Tabla 2**

Aranceles aplicados a vehículos importados

Tipo	Arancel (%)	Periodo desgravación
Vehículos < 1000 CC	35	15 años
SUV 4X4 > 1000 <= 1500 CC	40	15 años
SUV 4X2 > 1000 <= 1500 CC	40	15 años
SUV 4X4 > 1500 <= 3000 CC	40	20 años
Camioneta a diésel	40	15 años
Camioneta a gasolina	40	20 años

Fuente: COMEX. Elaboración propia

En el informe anual de la AEADE (2022) se detalla que “para el sector automotor se espera un proceso de desgravación arancelaria extenso para vehículos livianos. En cambio, los neumáticos están excluidos de las ofertas presentadas por el Ecuador”. Como detalla un artículo de diario El Mercurio, se espera que la disminución arancelaria sea de entre 1,75 y 2,6 puntos porcentuales al año después de la puesta en marcha del tratado comercial entre Ecuador y China, el cual aún no ha sido aprobado por la Asamblea Nacional (Naula, 2023).

Pero a pesar de los aranceles, ¿por qué aumentó la preferencia por las marcas chinas? Varios analistas y expertos en el sector automotriz concuerdan en que estos vehículos llegan a Ecuador con precios más bajos que la competencia debido a que estos precios son influenciados por el Gobierno chino, con grandes subsidios a la exportación y condiciones de competencia injusta. En China las normas laborales son mucho menos rígidas, y sus salarios considerablemente bajos en comparación con lo que se le paga a un empleado de una empresa automotriz tradicional. Además, no tienen un compromiso serio con normas internacionales de protección al medio ambiente, como tampoco propiedad intelectual.

David Molina, director ejecutivo de la CINAIE recalca que, a pesar de los aranceles los vehículos chinos mantienen su elevada cuota en el mercado ecuatoriano. Actualmente, los vehículos livianos (automóviles, SUV, VAN y camionetas) importados de China tienen un arancel máximo del 35 % y 40 %, el arancel máximo se encuentra entre el 15 % y el 5 % para los vehículos pesados. No obstante, debido a su bajo precio y variedad de marcas, estos vehículos ya han estado ganando importantes cuotas en el mercado local incluso sin los beneficios del acuerdo y con estos aranceles a costas (Diario El Universo, 2023a).

La industria automotriz ecuatoriana espera cambios estructurales en la economía del país como consecuencia de la implementación del TLC. Se prevé un impacto en la producción nacional en el mercado de vehículos de gama media, de producción por volumen, que abarca sedanes, SUV y camionetas. Actualmente, los automóviles chinos tienen una participación del 31,9% en el mercado, pero según proyecciones de la Cinae podrían alcanzar el 50 % en poco tiempo, sin llegar a la desgravación total arancelaria en quince años (Diario El Universo, 2023a).

El gobierno ecuatoriano debe elaborar una estrategia de trabajo efectiva para implementar cambios estructurales en cuanto a la competitividad, incluyendo



aspectos laborales, tributarios y administrativos, con el fin de enfrentar el impacto en la producción de vehículos. Y una agenda interna que fomente la competitividad e incentive la producción nacional local (Diario El Universo, 2023a). Es imposible competir en igualdad de condiciones con China, por lo que es necesario buscar mecanismos que ajusten las condiciones, la competencia es buena y debe promoverse, pero solo si es justa y equilibrada, como no sucede con China, advirtió Molina citado por (Diario El Universo, 2023a).

Otros expertos sostienen que, no obstante, debido a la extensa duración del período de desgravación, no se espera que los precios de los vehículos chinos disminuyan significativamente en el corto plazo (Tapia, 2023). A diferencia de lo conseguido en el TLC con China, el acuerdo con la Unión Europea fijó periodos de desgravación mucho menores, entre cinco a diez años, y en el caso de los vehículos importados de Europa, el período establecido fue de 7 años.

En entrevista, Andrade también mencionó los largos periodos que tomarán las desgravaciones arancelarias vehiculares:

Una cosa que no estoy muy de acuerdo y que es una barrera de entrada importante para la aplicación del TLC, es la desgravación que es de (hasta) 20 años en aranceles. Lo cual me parece que es un poco largo a diferencia de lo que tuvimos con Europa, que fueron apenas 7 años. En ese sentido vamos a tardar un poquito más de tiempo para ver los beneficios desde el punto de vista de los precios al consumidor de los productos chinos, que ahora pagan el 40%, a diferencia de lo que pasó con Europa. Sin embargo, ello nos invita a nosotros como país a prepararnos, a calificarnos y estudiar mejor la situación (comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

## **Conclusiones**

Finalizado el desarrollo de este trabajo de investigación, es importante sacar conclusiones a través de la triangulación de datos, gracias a la recopilación de información, así como la revisión documentada y contrastar con lo obtenido en las entrevistas a los expertos respecto al TLC Ecuador – China y la importación de vehículos chinos. Para poder dar respuesta a los objetivos específicos previamente planteados, sobre cómo va a influir el TLC en la consolidación de la oferta automovilística china en el mercado ecuatoriano.

Respondiendo el objetivo específico número uno de esta investigación, se puede concluir que la oferta automotriz china en Ecuador es un fenómeno que se ha intensificado en los recientes años, pasando de una ínfima participación en el mercado en 2009, a ser casi el 40% del total de ventas de vehículos en 2022. Esto se debe a varios factores que han favorecido la demanda y la competitividad de estos vehículos, principalmente sus bajos precios, que los ayudó a posicionarse de manera favorable en un inicio.

Las marcas de autos chinos crecieron vertiginosamente en la pandemia por Covid-19, pese al impacto que esta tuvo en la logística mundial y las cadenas de distribución, el excedente en su producción les permitió tener stock para suplir las necesidades de los consumidores ecuatorianos, en una época donde las marcas tradicionales se vieron afectadas por sus políticas de producir solo lo necesario, hecho que les ralentizó tener vehículos listos para su disposición.

Como se mencionó anteriormente, la principal ventaja que catapultó a las desconocidas marcas chinas fue el precio, que se ajusta al poder adquisitivo de los ecuatorianos. Año tras años hubo un aumento sostenido en la matriculación de vehículos chinos, de acuerdo con datos del Servicio de Rentas Internas. La adaptación de los productos chinos a las necesidades del mercado ecuatoriano favoreció la expansión de la relativamente nueva industria automotriz china

Instituciones del sector como la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, y también la Cámara

de Comercio Ecuatoriano-China, impulsan eventos automotrices que buscan dar a conocer las novedades y ofertas de las marcas chinas en Ecuador. Lo que ha permitido captar la atención y confianza de los consumidores, a la par de las innovaciones en tecnología, equipamiento, diseño y sobre todo calidad que promueve el gobierno chino a las empresas automotrices por medio de subsidios y grandes cantidades de inversión en I+D.

En el futuro se espera que la industria automotriz china siga creciendo en Ecuador, no solo en el segmento de los vehículos de combustión interna, sino también consolidarse en el segmento de nuevas energías, como son los vehículos híbridos, eléctricos o de hidrógeno, donde el gobierno ecuatoriano ofrece incentivos como el pago de cero aranceles para este tipo de vehículos, haciendo que el país logre una transición hacia lo sustentable y eco amigable. El mercado automotriz chino representa desarrollo para un país en vías de desarrollo como Ecuador.

En concordancia con el segundo objetivo específico, es evidente que se verá favorecida la importación de vehículos a raíz del TLC Ecuador – China, puesto que permitirá importar automóviles con menores costos debido a las reducciones arancelarias, lo que se traduce en un mejor margen tanto para las marcas chinas e inclusive otras marcas tradicionales, porque también producen ciertos modelos, componentes o piezas en China, haciendo que la oferta sea más accesible a los usuarios. Actualmente y sin ninguna preferencia arancelaria para los vehículos de este país, el mercado automotriz chino lidera en ventas.

De igual manera, el tratado entre Ecuador y China ayudará significativamente al comercio ecuatoriano, este tratado es uno de los más grandes e importantes, y el primero con un país asiático, por lo que la ventana de posibilidades se amplía también para la oferta exportable ecuatoriana, que le permitirá a los productos entrar con tarifas preferenciales en un inmenso mercado que comprende 1400 millones de habitantes, con un alto poder adquisitivo, así

como igualar las condiciones de la economía ecuatoriana frente a otros países que ya han suscrito acuerdos con China.

Referente desgravación arancelaria en vehículos importados, el TLC Ecuador – China contempla una desgravación progresiva de hasta 20 años en las subpartidas del grupo 87.03 que incluyen: vehículos livianos, SUV de menor cilindrada (1000 a 1500 cc) y camionetas a diésel, con una desgravación de 15 años; y camionetas a gasolina y SUV de mayor cilindrada (1500 a 3000 cc) tendrán una desgravación de hasta 20 años. Partes de vehículos y motocicletas, que se conocen como CKD, ya pagan cero aranceles, así como los vehículos eléctricos indistintamente del origen que tengan.

No hay que olvidar la producción nacional, pues el TLC Ecuador – China podría tendrá un impacto negativo en esta, que ocupa el segundo lugar en ventas en Ecuador, superado ampliamente por los vehículos chinos. La industria automotriz ecuatoriana ensambla principalmente vehículos de gama media y baja. Esto plantea un desafío para la industria automotriz ecuatoriana, que deberá adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, mejorar su competitividad y diversificar su oferta, así como fortalecer el control de calidad y las normas técnicas para las unidades ensambladas en el país.

Este tratado ha consolidado la relación diplomática y comercial con el gigante asiático, que recientemente se convirtió en el principal destino de exportaciones, puestos que estuvieron siempre encabezados por EE. UU. y la Unión Europea. Y es a la vez, la principal fuente de las importaciones de Ecuador, pues las importaciones no petroleras desde China alcanzaron los \$6.165 millones, más del doble de lo que se importó desde EE. UU., con \$3.009 millones. Como se ha mencionado anteriormente, el principal producto de exportación son vehículos.

## **Recomendaciones**

Debido a las limitaciones que existen referentes a sí hay mejoras en exportaciones e importaciones para Ecuador, ya que la firma del TLC Ecuador – China es reciente y aún no entra en vigor, se recomienda a las personas que deseen continuar este tema de investigación, seguir de cerca el avance que propiciará este tratado para la economía ecuatoriana año tras año. Para ampliar la investigación en este fenómeno, enfocarse en las muchas otras áreas que abarca este tratado.

Las futuras investigaciones permitirán apreciar el alcance y las repercusiones que tendrán estas desgravaciones arancelarias dentro de la economía ecuatoriana, tanto para nuestra oferta exportable como para los bienes de consumo, materia prima y bienes de capital que son cruciales para el desarrollo del Ecuador, en especial en el ámbito automotriz pues actualmente ocupan el primer lugar en las importaciones provenientes desde China.

Si bien el presente trabajo de investigación consiguió comprobar los objetivos específicos sobre la influencia que tendrá el TLC en la expansión del mercado automotriz chino, se recomienda a la academia realizar investigaciones en otras variables que tienen también importancia en las variables analizadas en este trabajo, tales como: los procesos logísticos, estrategias de distribución y posicionamiento de las marcas chinas, percepción del consumidor sobre la oferta china, así como las preferencias y necesidades de los consumidores ecuatorianos sobre este tipo de vehículos.

De igual manera, se recomienda a futuros investigadores analizar la influencia que tuvo las complicaciones generadas por la pandemia de Covid-19, en el dinamismo de las importaciones y ventas de los vehículos provenientes de China, pues estas no se vieron frenadas y fueron las menos afectadas en el sector, frente a lo que sucedió con sus competidores tradicionales. Gracias a la pandemia, fue que se consolidó el mercado automotriz chino en Ecuador, muchas

marcas chinas lograron no solo mantener, sino aumentar su participación en el mercado ecuatoriano durante los años 2020 y 2021.

Se recomienda al gobierno ecuatoriano realizar constantes revisiones en materia de aranceles con el objetivo de integrar de mejor manera los beneficios obtenidos a través de estas desgravaciones en las subpartidas de vehículos, puesto que en los últimos años las importaciones ecuatorianas y la demanda de vehículos chinos ha ido en aumento, y podría ascender aún más como consecuencia de los mejores beneficios conseguidos por medio del TLC. Al eliminarse estas barreras arancelarias, facilita a las empresas chinas y otras empresas importadoras extranjeras que fabrican en china, eliminar toda clase de trámites aduaneros y burocráticos, que complican y encarecen el ingreso de este tipo de vehículos en suelo ecuatoriano.

Para finalizar, se recomienda también estudiar el fenómeno de los vehículos eléctricos o de energías alternativas, ya que China actualmente es el mayor productor y exportador de vehículos de esta categoría, con una clara ventaja frente a sus competidores. Las exportaciones de vehículos eléctricos ayudaron a China a posicionarse como el mayor exportador de vehículos en el mundo, y viendo la tendencia actual respecto a la transición hacia medios renovables, resulta de vital importancia para beneficiar el mercado automotriz en Ecuador.

## Bibliografía

- AEADE. (2022). *Anuario 2022—AEADE*. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.  
[https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2023/03/ANUARIO-AEADE\\_2022\\_com\\_p.pdf](https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2023/03/ANUARIO-AEADE_2022_com_p.pdf)
- Aguilar, S., & Barroso, J. (2015). La Triangulación De Datos Como Estrategia En Investigación Educativa. *Pixel-Bit. Revista de Medios y Educación*, 47, 73-88.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36841180005>
- Andrade, S. (2014). *Análisis del sector automotriz en la República Popular China y del impacto económico de su expansión en el Ecuador*. [Universidad Católica de Santiago de Guayaquil].  
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2675/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-96.pdf>
- Arriola, J. (2013). El Constructivismo: Su revolución onto-epistemológica en las Relaciones Internacionales. *Letras Internacionales*, 171-7.  
<https://revistas.ort.edu.uy/letras-internacionales/article/view/384>
- Ávila, T., & Rodríguez, J. (2022). *Análisis de la influencia del TLC China-Perú en las importaciones peruanas de vehículos livianos de origen chino durante el periodo 2010-2019* [Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC)].  
<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/661337>
- Aznar, M. J. (2021). 57. *Fundamentos Teóricos del Comercio Internacional*. Blog de la Universidad de Granada.  
<https://blogs.ugr.es/almenara/57-fundamentos-teoricos-del-comercio-internacional/>
- BCE. (2019). *Boletín Informativo de Integración Monetaria y Financiera*. Banco Central del Ecuador.  
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/BOLETIN312019.pdf>

- Bennett, A., & Elman, C. (2007). Case Study Methods in the International Relations Subfield. *Comparative Political Studies*, 40(2), 170-195. <https://doi.org/10.1177/0010414006296346>
- Bizzozero, L. (2011). *Aproximación a las relaciones internacionales: Una mirada desde el siglo XXI*. Ediciones Cruz del Sur. <https://biblio.aladi.org/bib/64630>
- Blakemore, E. (2020, febrero 18). *Así se convirtió la Compañía de las Indias Orientales en la empresa más poderosa del mundo*. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.es/historia/2020/02/compania-de-las-indias-orientales-empresa-mas-poderosa-del-mundo>
- Caballero, I., & Padín, C. (2010). *Comercio Internacional: Una visión general de los instrumentos operativos del Comercio Exterior*. Ideaspropias Editorial S.L. [https://www.google.com.ec/books/edition/Comercio\\_Internacional/FOuCPJbACCYC?hl=en&gbpv=0](https://www.google.com.ec/books/edition/Comercio_Internacional/FOuCPJbACCYC?hl=en&gbpv=0)
- Carreira, C. (2022, diciembre 9). *¿Cómo surge el comercio internacional? ¡Su origen!* CEAC. <https://www.ceac.es/blog/formacion-profesional/como-surge-comercio-internacional>
- Chuquimarca, E. (2022). *Vehículos chinos dominan el mercado automovilístico de Ecuador*. People's Daily Online. <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2022/0713/c31621-10122290.html>
- Coll, F. (2021). *Modelo Heckscher-Ohlin*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/modelo-heckscher-ohlin.html>
- Colotta, M. (2021). *Metodologías de la investigación aplicadas a las relaciones internacionales*. <https://www.teseopress.com/manualderelacionesinternacionales/>
- del Arenal, C. (1989). La teoría de las relaciones internacionales hoy: Debates y paradigmas. *Estudios Internacionales*, 22(86), 153-182. <https://www.jstor.org/stable/41391301>



Diario El Economista. (2022, abril 17). *¿Cuántos autos ensamblaron los países líderes durante el 2021?* El Economista.  
<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Cuantos-autos-ensamblaron-los-paises-lideres-durante-el-2021-20220417-0003.html>

Diario El Universo. (2003, agosto 29). Gutiérrez, el que menos créditos obtuvo en China. *El Universo*.  
<https://www.eluniverso.com/2003/08/29/0001/8/4B3E4111A528429CB736CC22D0506F49.html>

Diario El Universo. (2023a, mayo 10). *Acuerdo comercial prevé desgravación arancelaria paulatina de carros chinos hasta el 2038, muebles importados no tendrán reducción.* El Universo.  
<https://www.eluniverso.com/noticias/economia/vehiculos-china-ecuador-desgravacion-aranceles-acuerdo-comercial-nota/>

Diario El Universo. (2023b, junio 12). *Estos son los vehículos chinos más vendidos en Ecuador, en el primer quimestre del 2023.* El Universo.  
<https://www.eluniverso.com/noticias/economia/estos-son-los-vehiculos-chinos-mas-vendidos-en-ecuador-en-el-primer-quimestre-del-2023-nota/>

Diario El Universo. (2023c, julio 10). *Las marcas de autos chinos que se venden en Ecuador.* El Universo.  
<https://www.eluniverso.com/noticias/economia/las-marcas-de-autos-chinos-que-se-venden-en-ecuador-nota/>

Diario Expreso. (2023). *Cuatro marcas de autos chinos, en el 'top 10' de los más vendidos.* Expreso.  
<https://www.expreso.ec/actualidad/economia/cuatro-marcas-autos-chinos-top-10-vendidos-148247.html>

Diario Portafolio. (2011). Ni altos aranceles pararon importación de autos chinos. *Portafolio*.

<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/altos-aranceles-pararon-importacion-automotos-chinos-138414>

Díaz-Bravo, L., Torruco-García, U., Martínez-Hernández, M., & Varela-Ruiz, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, 2(7). [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-50572013000300009](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009)

Dorna, A. (1985). ¿Deductivismo versus inductivismo? Croquis para una reflexión tolerante en psicología. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 17(1), 57-71. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80517102>

Encyclopedia Herder. (2017a). *Holismo—Encyclopaedia Herder*. <https://encyclopaedia.herdereditorial.com/wiki/Holismo>

Encyclopedia Herder. (2017b). *Inductivismo—Encyclopaedia Herder*. <https://encyclopaedia.herdereditorial.com/wiki/Inductivismo>

Escudero, E. (2023, agosto 22). *Nuevos acuerdos comerciales entre China y Latam ¿qué implican para la región?* THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/nuevos-acuerdos-comerciales-entre-china-y-latam-que-implican-para-la-region/>

Escudero, J., Delfín, L., & Gutiérrez, L. (2008). *El estudio de caso como estrategia de investigación en las ciencias sociales*. Universidad Veracruzana. <https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/estudio2008-1.pdf>

Esparza, Z. (2008). China: El nuevo gigante automotriz. *México y la Cuenca del Pacífico*, 11(33), 57-71. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=433747603004>

Gobierno del Ecuador. (2023). *Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Popular China*. <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/05/FTA-ECUADOR-CHINA-SPANISH.pdf>

González, P. (2023). Estos son los productos de China que pagarán menos aranceles. *Primicias*.

<https://www.primicias.ec/noticias/economia/china-acuerdo-comercio-aranceles-productos-televisores/>

Gordón, N. (2012). *Relación de dependencia de Ecuador hacia China en la última década* [Tesis de Grado, Universidad Internacional del Ecuador].

<https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/320/1/T-UIDE-0299.pdf>

Guzmán, F., & Sánchez, S. (2020). *Ecuador-China: 40 años de relaciones diplomáticas 1980—2020*. Beijing Shi Ji Liang Cai.

<https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/sites/78/2021/04/Libro-Guzman-Gomez-Sanchez-Estrada-Relaci%C3%B3n-Ecuador-China.pdf>

Hollis, M., & Smith, S. (1991). *Explaining and Understanding International Relations*. Oxford University Press.

<https://global.oup.com/academic/product/explaining-and-understanding-international-relations-9780198275893?cc=us&lang=en&>

Huesca, C. (2012). *Comercio Internacional*. Red Tercer Milenio.

[https://www.academia.edu/30804963/Comercio\\_internacional\\_CECILIA\\_HUESCA\\_RODRIGUEZ](https://www.academia.edu/30804963/Comercio_internacional_CECILIA_HUESCA_RODRIGUEZ)

Jonsen, K., & Jehn, K. A. (2009). Using triangulation to validate themes in qualitative studies. *Qualitative Research in Organizations and Management: An International Journal*, 4(2), 123-150. <https://doi.org/10.1108/17465640910978391>

Matamoros, V., & Robalino, J. J. (2022). *Análisis de competitividad de las marcas de vehículos chinos frente a las marcas tradicionales en el sector automotriz ecuatoriano*. [Universidad Católica de Santiago de Guayaquil].

<http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/18329>

MPCEIP. (2023a). *Lo que debes saber del Acuerdo Comercial Ecuador—China*. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca.

<https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china/>

MPCEIP. (2023b). *Concluye exitosamente negociación del acuerdo comercial entre Ecuador y China*. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca.

<https://www.produccion.gob.ec/concluye-exitosamente-negociacion-del-acuerdo-comercial-entre-ecuador-y-china/>

Naula, P. (2023, mayo 30). Vehículos chinos ganan participación en mercado ecuatoriano. *El Mercurio*.

<https://elmercurio.com.ec/2023/05/30/vehiculos-chinos-ganan-participacion-mercado-ecuadoriano/>

OEC. (2023). *Ecuador (ECU) and China (CHN) Trade* | OEC. OEC - The Observatory of Economic Complexity.

<https://oec.world/es/profile/bilateral-country/ecu/partner/chn?subnationalTimeSelector=timeYear>

OIT. (2021). *El futuro del trabajo en la industria automotriz y la necesidad de invertir en la capacidad de las personas y el trabajo decente y sostenible*. Organización Internacional del Trabajo.

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms\\_741663.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_741663.pdf)

OMC. (2007). *Informe sobre el Comercio Mundial 2007: Seis decenios de cooperación comercial multilateral: ¿Qué hemos aprendido?* (pp. 119-193). Organización Mundial del Comercio.

[https://www.wto.org/spanish/res\\_s/publications\\_s/wtr07\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr07_s.htm)

OMC. (2009). *Informe sobre el Comercio Mundial 2009: Compromisos de política comercial y medidas de contingencia*. Organización Mundial del Comercio.

[https://www.wto.org/spanish/res\\_s/publications\\_s/wtr09\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr09_s.htm)

Primicias. (2023). Hay autos nuevos de China más baratos que los vehículos usados. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/autos-nuevos-china-usados/>

- Quevedo-Barros, M. R., Vásquez-Lafebre, L. M., Quevedo-Vázquez, J. O., & Pinzon-Prado, L. T. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 6(3), Article 3. <https://doi.org/10.23857/dc.v6i3.1330>
- Ramos, C. A. (2015). Los paradigmas de la investigación científica. *Avances en Psicología*, 23(1), Article 1. <https://doi.org/10.33539/avpsicol.2015.v23n1.167>
- Regalado-Pezúa, O., Montoya, M. A., & Zapata, G. (2021). Modos de distribución de vehículos chinos en los países de la alianza del pacífico. *Online Journal Mundo Asia Pacífico*, 10(19), Article 19. <https://doi.org/10.17230/map.v10.i19.01>
- Rengifo, P. (2023). *Tratado de Libre Comercio Ecuador – China: Resumen general del Acuerdo*. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. <https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china/>
- Reyes, M., & Chun Lee, P. (2017). *La relación China-Ecuador en el siglo XXI: Elementos relevantes para la discusión*. Editorial IAEN. <https://editorial.iaen.edu.ec/la-relacion-china-ecuador-en-el-siglo-xxi-elementos-relevantes-para-la-discusion/>
- SICE - OEA. (2004). *SICE: Tratado de Libre Comercio Centroamérica—Estados Unidos—República Dominicana*. Sistema de Información sobre Comercio Exterior - OEA. [http://www.sice.oas.org/trade/cafta/caftadr/caftadrin\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/trade/cafta/caftadr/caftadrin_s.asp)
- SICE - OEA. (2023). *Acuerdos Comerciales por Países—Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Sistema de Información sobre Comercio Exterior - OEA. [http://www.sice.oas.org/ctyindex/ECU/ECUAgreements\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/ctyindex/ECU/ECUAgreements_s.asp)
- Tah Ayala, E. D. (2018). Las Relaciones Internacionales desde la perspectiva social. La visión del constructivismo para explicar la identidad nacional. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 63(233), 389-403. <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2018.233.62593>

Tapia, E. (2023). Hasta 20 años tomará reducción del arancel para vehículos chinos. *Primicias*.

<https://www.primicias.ec/noticias/economia/reduccion-aranceles-vehiculos-chinos/>

The Logistics World. (2023, junio 6). *Características de la industria automotriz, un sector en evolución constante*. THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate.

<https://thelogisticsworld.com/manufactura/caracteristicas-de-la-industria-automotriz-un-sector-en-evolucion-constante/>

Thornett, R. (2023). *Chinese Cars Gain Traction in Latin America and the World*. The Diplomat.

<https://thediplomat.com/2023/08/chinese-cars-gain-traction-in-latin-america-and-the-world/>

Trejos, A. (2009). *Instrumentos para la evaluación del impacto de acuerdos comerciales internacionales: Aplicaciones para países pequeños en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/4895-instrumentos-la-evaluacion-impacto-a-cuerdos-comerciales-internacionales>

Universidad Nacional del Litoral. (2018). *Las Ciencias Sociales, sus principales características*. Universidad Nacional del Litoral.

<https://www.unl.edu.ar/ingreso/cursos/wp-content/uploads/2018/11/1-unidad-1Modif-2.pdf>

Van den Berghe, E. (2014). *Tratados de Libre Comercio: Retos y Oportunidades*. Ecoe Ediciones.

Vitelli, M. (2014). Veinte Años De Constructivismo En Relaciones Internacionales. Del Debate Metateórico Al Desarrollo De Investigaciones Empíricas. Una Perspectiva Sin Un Marco De Política Exterior. *Revista POSTData: Revista de Reflexión y Análisis Político*, 19(1), 129-162.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=52233951005>

Xinhua News Agency. (2016, noviembre 19). Visita del presidente chino a Ecuador inaugura nueva era para relaciones bilaterales. *Observatorio de Política China [OPCh]*.

<https://politica-china.org/areas/politica-exterior/visita-del-presidente-chino-a-ecuador-inaugura-nueva-era-para-relaciones-bilaterales>