

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), mayo-junio 2025,
Volumen 9, Número 3.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i1

**EL IMPACTO DE LA DESGRAVACIÓN ARANCELARIA
SOBRE AUTOMÓVILES LIVIANOS TRAS LA FIRMA DEL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ECUADOR Y
CHINA, EN 2025**

**THE IMPACT OF TARIFF RELIEF ON LIGHT AUTOMOBILES
AFTER THE SIGNING OF THE FREE TRADE AGREEMENT
BETWEEN ECUADOR AND CHINA, IN 2025**

Bruno Josue Castillo Laines

Universidad Técnica de Machala, Ecuador

Jamileth Alexandra Veintimilla Peralta

Universidad Técnica de Machala, Ecuador

Michael Andres Zamora Campoverde

Universidad Técnica de Machala, Ecuador

Luis Pastor Carmenate Fuentes

Universidad Técnica de Machala, Ecuador

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i3.18727

El Impacto de la Desgravación Arancelaria sobre Automóviles Livianos tras la Firma del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China, en 2025

Bruno Josue Castillo Laines¹bcastillo8@utmachala.edu.ec<https://orcid.org/0009-0003-8328-1089>Universidad Técnica de Machala
Ecuador**Jamileth Alexandra Veintimilla Peralta**jveintimi3@utmachala.edu.ec<https://orcid.org/0009-0008-9473-9418>Universidad Técnica de Machala
Ecuador**Michael Andres Zamora Campoverde**mazamora@utmachala.edu.ec<https://orcid.org/0000-0002-1145-4476>Universidad Técnica de Machala
Ecuador**Luis Pastor Carmenate Fuentes**lcarmenate@utmachala.edu.ec<https://orcid.org/0000-0001-6057-2746>Universidad Técnica de Machala
Ecuador

RESUMEN

El presente estudio analiza el impacto de la desgravación arancelaria sobre los automóviles livianos de origen chino tras la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China, en el 2025. El tipo de investigación es de campo, descriptiva, básica, transversal y no experimental; en los métodos se utilizó un enfoque cuantitativo, desde una perspectiva pragmática y bajo la teoría de la complementariedad; aplicando métodos teóricos como el histórico-lógico, el analítico-sintético, el inductivo-deductivo y el sistémico, además del estudio de documentos oficiales y fuentes estadísticas como métodos empíricos. Se evidencia una tendencia decreciente en el número de vehículos livianos de origen chino importados, donde en el 2023 se importaron 3910 unidades menos que en el 2022, y en el año 2024 fueron 8197 los vehículos que dejaron de importarse en relación al 2023, mientras que las ventas de estos vehículos importados cayeron y se dejaron de vender 9081 unidades en relación al 2022 y 5839 en relación al 2023, lo que marca también una notoria tendencia a la baja. La desgravación arancelaria genera competencia en el sector automotriz, afectando a las ensambladoras locales y redefiniendo la estructura del mercado automotriz ecuatoriano, ya que, eliminación progresiva de aranceles favorece la importación de vehículos chinos.

Palabras clave: automóviles livianos, desgravación arancelaria, importación, sector automotriz, tratado de libre comercio

¹ Autor principal.

Correspondencia: bcastillo8@utmachala.edu.ec

The Impact of Tariff Relief on Light Automobiles After the Signing of the Free Trade Agreement Between Ecuador and China, in 2025

ABSTRACT

This study analyzes the impact of tariff relief on light automobiles of Chinese origin after the signing of the Free Trade Agreement (FTA) between Ecuador and China, in 2025. The type of research is field, descriptive, basic, cross-sectional and non-experimental; the methods used were quantitative, from a practical perspective and under the theory of complementarity; applying theoretical methods such as historical-logical, analytical-synthetic, inductive-deductive and systematic, in addition to the study of official documents and statistical sources as empirical methods. A decreasing trend is evidenced in the number of imported light vehicles of Chinese origin, where in 2023 3910 units were imported less than in 2022, and in 2024 there were 8197 vehicles that stopped being imported in relation to 2023, while sales of these imported vehicles fell and 9081 units stopped being sold in relation to 2022 and 5839 in relation to 2023, which also marks a notorious downward trend. Tariff relief generates competition in the automotive sector, affecting local assemblers and redefining the structure of the Ecuadorian automotive market, since the progressive elimination of tariffs favors the import of Chinese vehicles.

Keywords: light automobiles, tariff relief, imports, automotive sector, free trade agreement

Artículo recibido 25 junio 2025

Aceptado para publicación: 28 julio 2025



INTRODUCCIÓN

En los estudios de Adam Smith en 1776, se define a las ventajas absolutas como aquellas que posea un país que es capaz de producir un bien utilizando menos elementos productivos y por tanto obtuviese menores costos. Smith fue pionero en desarrollar esta idea, destacando que los recursos deberían asignarse eficientemente. Según su análisis, destacó que, mediante los costos de oportunidad, las regulaciones que benefician a una industria desvían recursos de otras donde podrían utilizarse de manera más eficiente (Casanova Zuaznábar, 2018, p.20).

Bajo esta teoría la economía de Ecuador es complementaria a la de China. Ecuador es un importante exportador de alimentos y tiene ventajas sobre China en algunos productos agrícolas, donde China es uno de los importadores más importantes del mundo en esta categoría. A su vez, China es una de las potencias mundiales en exportación de bienes de capital y tecnología, teniendo ventajas absolutas sobre Ecuador en ese rubro; mientras que Ecuador, dado su particular posición geográfica y dotación de recursos naturales y condiciones productivas se ha especializado en la producción agropecuaria y agroindustrial. Por este motivo, desde una visión estratégica, resulto ser muy acertado haber profundizado las relaciones comerciales con una de las economías más grandes de Asia.

Durante la administración de Guillermo Lasso 2021-2023, Ecuador adoptó una estrategia decidida hacia la apertura económica y la internacionalización, centrada en la firma de hasta 20 tratados de libre comercio en cinco años. Este plan buscaba diversificar mercados, atraer inversión extranjera y fortalecer relaciones estratégicas con socios clave como Panamá y la República Popular China. Aunque ambicioso, el enfoque no solo promovía la integración global, sino que también planteaba el reto de equilibrar los beneficios del comercio exterior con el desarrollo sostenible y el fortalecimiento de la producción nacional, posicionando a Ecuador en un mundo altamente competitivo (Secretaría de Planificación del Ecuador, 2021).

En línea con esta visión estratégica, en 2022 el gobierno de Ecuador suscribió un Memorando de Entendimiento con la República Popular China, estableciendo los cimientos para la futura negociación de un Tratado de Libre Comercio entre ambas naciones. Este acuerdo tenía como propósito principal eliminar barreras arancelarias, desvincular la deuda asociada al sector petrolero y promover una colaboración más amplia en diversos ámbitos estratégicos. Todo ello buscaba estrechar los lazos



bilaterales e impulsar la recuperación económica del país en el desafiante contexto posterior a la pandemia, marcando un paso firme hacia una relación de mayor cooperación y beneficio mutuo (Herrera & Carranco, 2024, p.142).

Firmado virtualmente el 10 y 11 de mayo de 2023 en Quito y Beijing, respectivamente, el TLC se concretó tras un proceso de negociaciones que incluyó cuatro rondas y múltiples reuniones técnicas realizadas de manera virtual entre abril y diciembre de 2022. La XIV Reunión del Consejo de Comercio e Inversiones, realizada el 25 de febrero de 2022, marcó un punto de inflexión al sentar las bases para la elaboración del acuerdo (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023). Este proceso dio como resultado la firma del TLC entre Ecuador y China que entró en vigencia el 1 de mayo de 2024, el cual brindará beneficios sustanciales a las exportaciones ecuatorianas, permitiendo un acceso preferencial al mercado chino, que cuenta con 1.400 millones de consumidores con alto poder adquisitivo, sin embargo, en cuanto a importaciones no se logran identificar beneficios para la economía ecuatoriana. He ahí la importancia de analizar el impacto del TLC en esta zona del sector automotriz, el cual aporta significativamente a la economía ecuatoriana.

El TLC también posiciona a Ecuador en igualdad de condiciones con otros países de la región que ya cuentan con acuerdos comerciales con China, como Perú y varias naciones centroamericanas (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023).

Los TLC pueden entenderse como instrumentos utilizados por los países para abrir mercados exteriores mediante la reducción de las barreras comerciales y la creación de un entorno más estable y transparente para el comercio y la inversión entre los firmantes (Jaramillo & Tonon, 2023, p.159). Tomando en cuenta la reflexión del autor, los TLC son herramientas poderosas para fomentar el comercio internacional y la integración económica. Sin embargo, también es importante considerar que estos acuerdos pueden generar desigualdades y afectar a sectores que no están preparados para competir en un mercado globalizado.

La Oficina de Inteligencia Comercial y Fortalecimiento de las Capacidades Comerciales (INTELCOM) de Panamá, nos dicta que “el proceso de desgravación arancelaria se define como la eliminación progresiva en una línea temporal de los aranceles aduaneros para bienes considerados originarios, que se encuentran negociados dentro de los Tratados de Libre Comercio, firmados entre países o con



bloques regionales o grupo económico formado por más países. Siendo así, esta desgravación se constituye en una rebaja porcentual inmediata o progresiva en el tiempo de los aranceles aduaneros para las mercancías negociadas en el tratado” (Ministerio de Comercio e Industrias, 2021).

El año 2023 marcó el fin de una era en la industria automotriz ecuatoriana, con la salida definitiva de una de las tres ensambladoras que, durante más de una década, había sido pilar de esta actividad. Mientras Ciauto y Aymesa persisten en su lucha diaria dentro de un sector marcado por complejos desafíos internos y una competencia creciente debido a la agresiva entrada de vehículos importados, el panorama se torna más difícil. El golpe más contundente llegó con el cierre de Omnibus BB Transporte (OBB), el mayor protagonista de la industria, que cesó sus operaciones a principios de septiembre de este año, dejando un vacío profundo en un mercado ya golpeado (Alvarado, 2024).

Desde 2015, la industria automotriz ecuatoriana ha sido testigo de una transformación profunda en la balanza entre vehículos ensamblados localmente y aquellos importados. Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en ese entonces el ensamblaje nacional aún ocupaba un lugar destacado, representando el 54 % de los vehículos vendidos, mientras que los importados conformaban el 46 %. No obstante, esta realidad ha cambiado drásticamente. En el último año, los vehículos importados dominaron el mercado con un 86 %, dejando apenas un 14 % a la producción local, reflejando un contraste que evidencia el retroceso de una industria que alguna vez fue orgullo nacional (Alvarado, 2024).

Bajo este contexto, resulta importante analizar el impacto de la desgravación arancelaria derivada del TLC con China, ya que, este acuerdo podría profundizar la competencia y redefinir el futuro de la industria automotriz ecuatoriana. Este artículo busca analizar estos efectos.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo describir el impacto de la desgravación arancelaria sobre los automóviles livianos tras la firma del tratado de libre comercio entre Ecuador y China, en el 2025; adoptando la hipótesis donde la desgravación arancelaria sobre los automóviles livianos, implementada tras la firma del TLC entre Ecuador y China, genera un impacto significativo en el sector automotriz ecuatoriano, reflejado en un incremento en la importación de automóviles livianos chinos, reducción en la producción nacional de automóviles livianos, y una mayor competencia en el mercado local.



El problema científico surge a partir de diversas causas, donde la principal es la creciente importación de automóviles de origen chino; seguido por la creciente competencia de los automóviles chinos a precios más bajos, y finalmente por el cierre de ensambladoras que actuaban en la industria nacional. Estas causas dan como resultado el desarrollo de la presente investigación, donde se busca responder a la siguiente pregunta: ¿Cuál es el impacto de la desgravación arancelaria en los automóviles livianos tras la firma del tratado de libre comercio entre Ecuador y China, en el 2025?

Al finalizar la investigación los resultados muestran que el impacto de la desgravación arancelaria sobre los automóviles livianos resulta ser significativo debido a que las importaciones de estos margina la industria local de ensamblaje, ya que, la desgravación arancelaria ocasiona una reducción importante sobre los precios de estos vehículos haciéndolos así más atractivos para el consumidor ecuatoriano que preferirá un vehículo de origen o marca china a uno ensamblado en el Ecuador; por otra parte se evidencian datos llamativos sobre las ventas de estos vehículos debido a la situación económica y social del Ecuador.

METODOLOGÍA

La presente investigación según su finalidad es de tipo básica debido a que buscó ampliar los conocimientos dentro del campo de estudio. Según su objetivo gnoseológico es una investigación de tipo descriptiva, debido a que el propósito fue describir situaciones y eventos; y según Sampieri et al., (2014) en un estudio descriptivo se busca especificar propiedades y características importantes de cualquier fenómeno que se analice (p.92). La investigación de acuerdo con su orientación temporal es transversal porque se da en un tiempo único del presente; por otro lado según el control de la variables se presento un diseño no experimental, que como nos indica Sampieri et al., (2014) se realiza sin manipular deliberadamente variables y se basa en observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos (p.152).

Citando a Sampieri et al., (2014) se utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías (p.4); por lo tanto, la investigación se desarrollo desde una posición pragmática, bajo la teoría de la complementariedad y desde una perspectiva cuantitativa.

Se realizó una búsqueda de información proveniente de 7 bases de datos las cuales fueron: Scielo, eLibro, Redalyc, Latindex, Scopus, Google scholar y Dialnet. Así mismo, se consultó información en los siguientes sitios web: Ministerio de Comercio Exterior, Pesca e Inversiones, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador(AEADE) y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE). De ahí se obtuvieron libros, artículos científicos y boletines útiles para la extracción de información útil para cumplir con la revisión de la literatura en la que se aplicaron diversos métodos teóricos y empíricos; el método teórico histórico-lógico ayudó a examinar las teorías clásicas del comercio internacional y a determinar en la historia las relaciones políticas y comerciales entre Ecuador y China y, el proceso de negociación del TLC; por otro lado el método analítico-sintético fue útil para cumplir con los objetivos específicos donde se determinaron aspectos de la desgravación arancelaria, se describieron gnoseológicamente las importaciones, y se describió gnoseológicamente el proceso de comercialización de automóviles livianos. De igual manera se usó el método teórico inductivo-deductivo para observar y analizar los datos empíricos plasmados en los resultados de la investigación, donde en base a esos datos se probó la validez de la hipótesis. Por consiguiente se implementó el método sistémico el cual guió la investigación a un análisis que fue de lo general a lo particular.

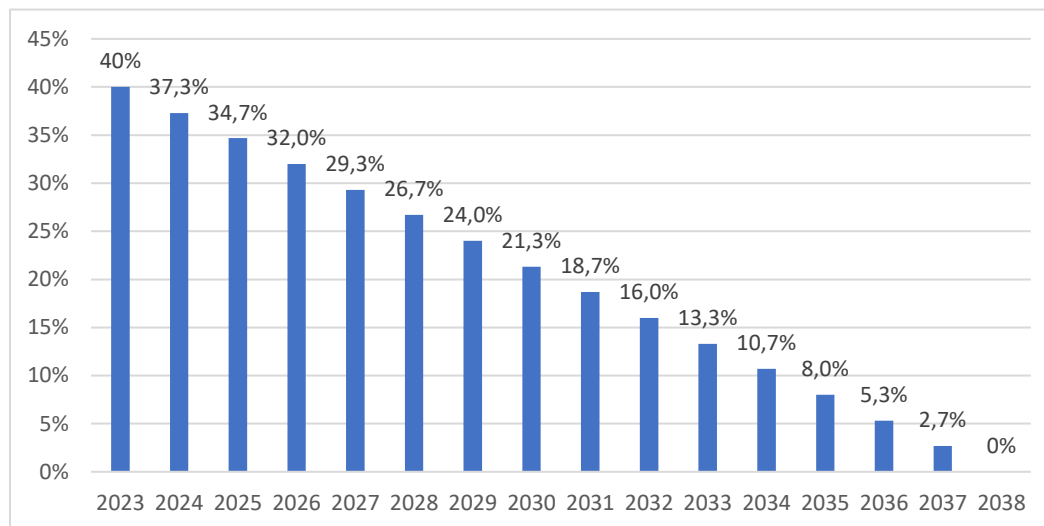
Se aplicó como método empírico el estudio de documentos que consistió en el análisis y extracción directa de datos del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China del cual se obtuvieron los aspectos de la desgravación arancelaria; la información correspondiente a las importaciones y las ventas, fue obtenida de manera directa vía correo electrónico del departamento técnico de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE); y adicionalmente de los boletines estadísticos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) también se obtuvieron cifras sobre las ventas de vehículos ensablados en Ecuador; información la cual fue tabulada en el programa excel.

La población de estudio de la presente investigación serán los automóviles livianos, los cuales, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) se clasifican en tres tipos; automóviles, SUV y camionetas.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A través de la revisión realizada, se procede a presentar los siguientes gráficos y tablas como parte de los resultados que exponen los aspectos de la desgravación arancelaria aplicada a la importación de automóviles livianos en Ecuador en relación con el TLC firmado con China.

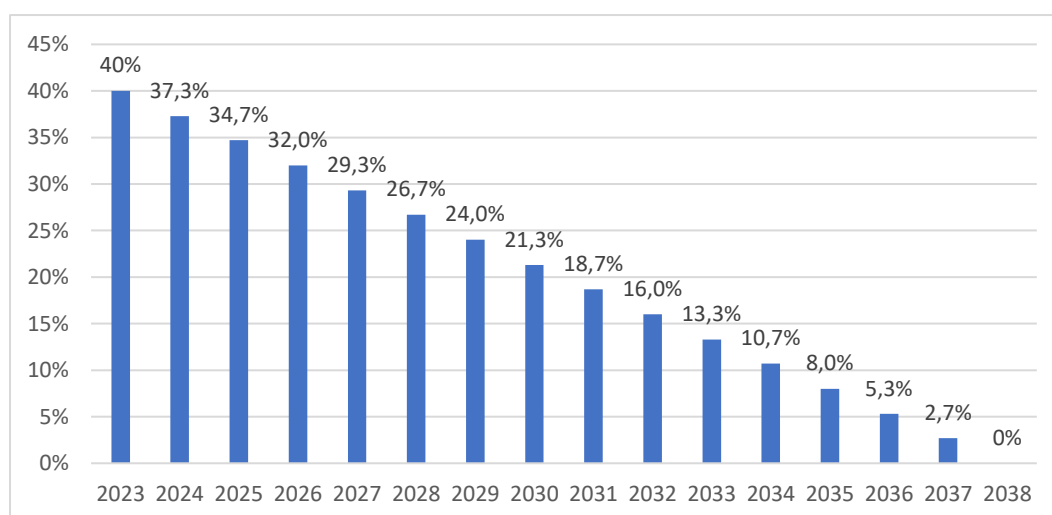
Figura 1 Vehículos de cilindrada superior a 1.000 cm³, pero inferior o igual a 1.500 cm³.



Nota: Elaboración propia.

La figura 1 muestra que este modelo de vehículos empezó con un arancel base de 40% en el año 2023 y su desgravación será en un periodo de 15 años, reduciendo anualmente 2.7%.

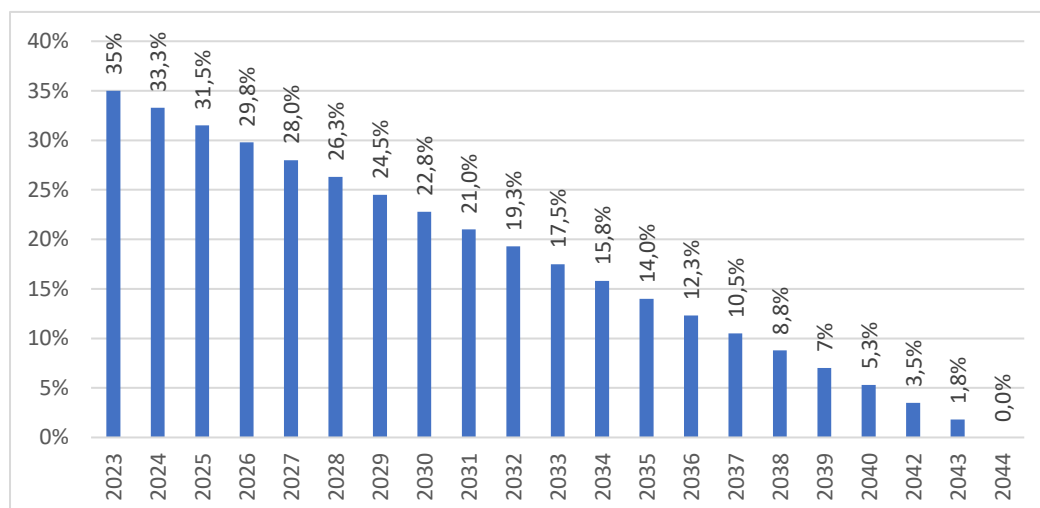
Figura 2 Vehículos de cilindrada superior a 3.000 cm³.



Nota: Elaboración propia.

Los modelos de vehículos que cumplen las características marcadas en la figura 2 empiezan con un arancel base del 40% y en el transcurso de 15 años se irá reduciendo en 2.7% hasta el año 2038 donde gravará el 0% de arancel.

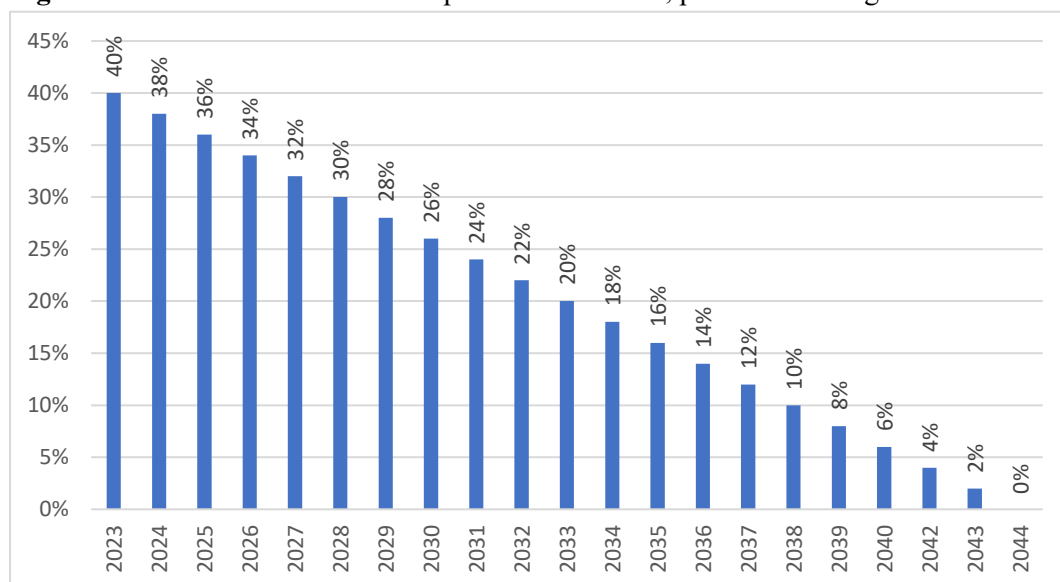
Figura 3 Vehículos de cilindrada superior a 1.500 cm3, pero inferior o igual a 2.500 cm3.



Nota: Elaboración propia.

En la figura 3 se expone los porcentajes de desgravación en el transcurso de 20 años para los vehículos livianos que forman parte de este rango de cilindrada, la reducción anual será de 1.7%.

Figura 4 Vehículos de cilindrada superior a 1.500 cm3, pero inferior o igual a 2.500 cm3.



Nota: Elaboración propia.

Los modelos de vehículos que cumplen las características marcadas en la figura 4 empiezan con un arancel base del 40% y en el transcurso de 20 años se irá reduciendo en 2% hasta el año 2044 donde gravará el 0% de arancel.

Tabla 1 Desgravación de vehículos híbridos livianos de origen chino.

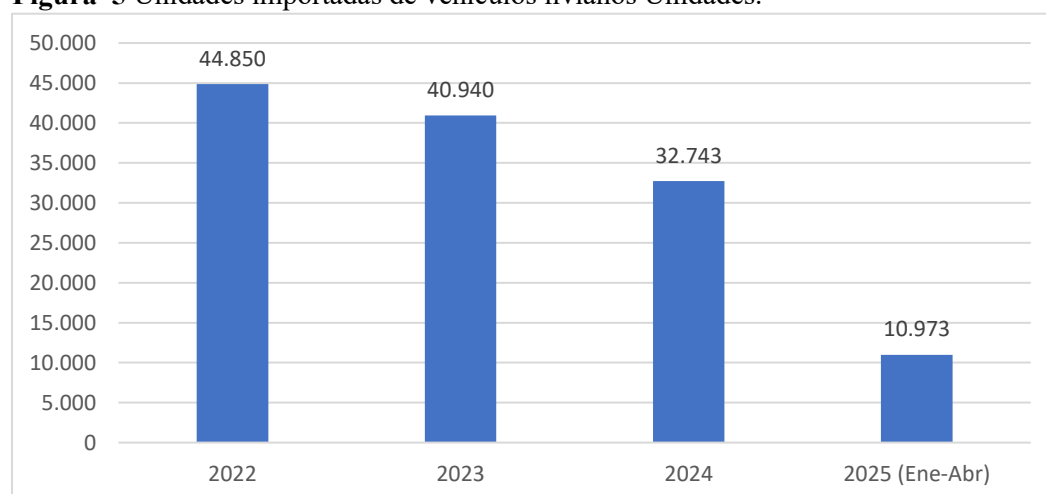
Detalle	Arancel base	Porcentaje de desgravación anual	Años de desgravación
De cilindrada inferior o igual a 2.000 cm ³	0%	0%	0
De cilindrada superior a 2.000 cm ³ , pero inferior o igual a 3.000 cm ³	10%	2%	5
De cilindrada superior a 3000 cm ³ , pero inferior o igual a 4000 cm ³	20%	2%	10

Nota: Elaboración propia.

La tabla 1 muestra que el periodo de desgravación de los vehículos híbridos será más corto en relación a los antes expuestos en las figuras 1,2,3 y 4.

A continuación, en el siguiente gráfico se exponen las cifras para la descripción de las importaciones de automóviles livianos de origen chino hacia ecuador.

Figura 5 Unidades importadas de vehículos livianos Unidades.

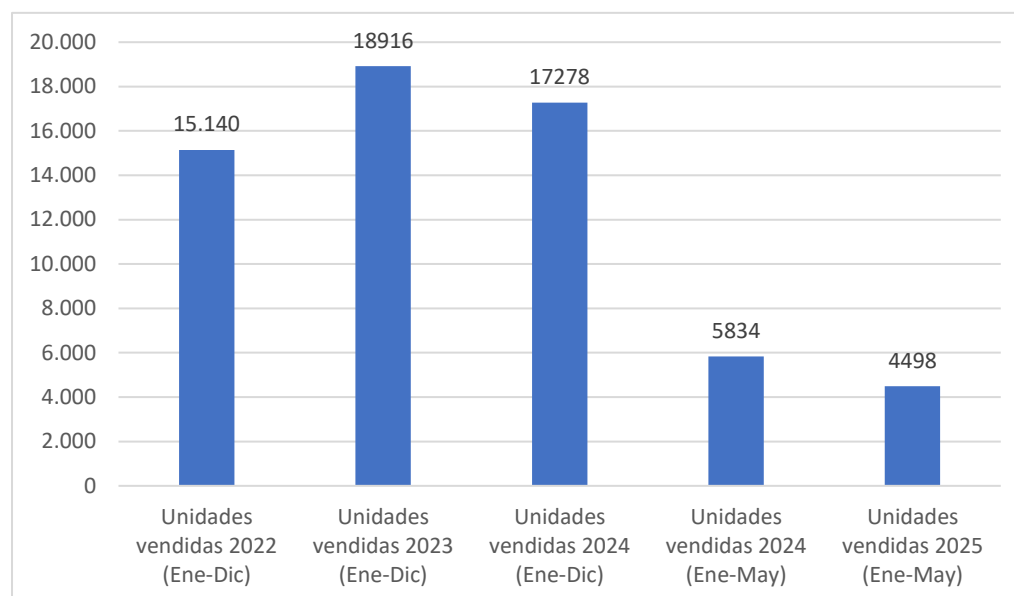


Nota: Elaboración propia. Extraído de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) el número de vehículos livianos de origen chino importados presenta una tendencia decreciente desde el año 2022 el cual presentó el mayor número de unidades importadas, a partir de ese año las importaciones disminuyeron progresivamente, en el 2023 se importaron 3910 unidades menos que en el 2022, y en el año 2024 fueron 8197 los vehículos que dejaron de importarse en relación al 2023.

En cuanto a las ventas de estos vehículos, se describen en el siguiente gráfico estadístico, donde se muestra el comportamiento antes y después de la vigencia del TLC.

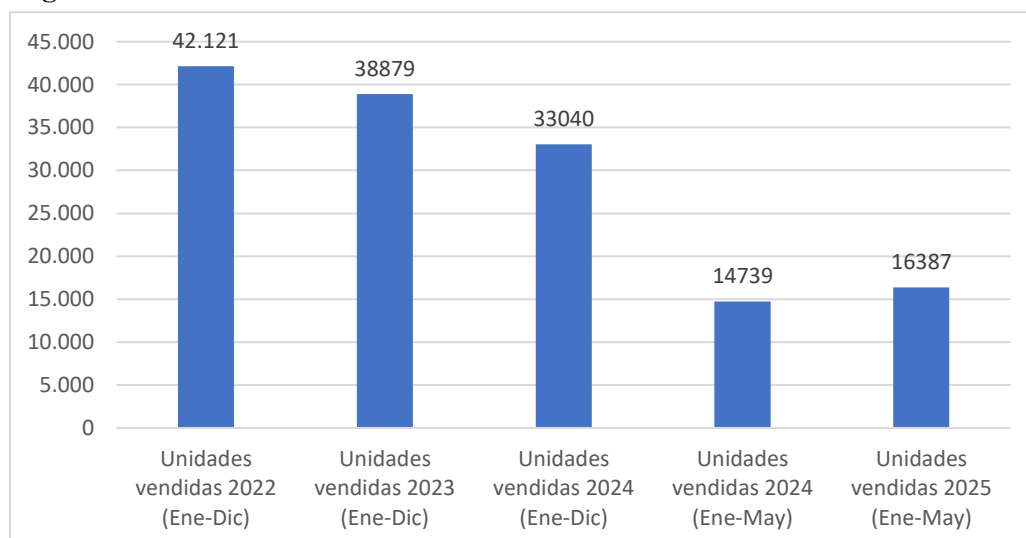
Figura 6 Venta de vehículos livianos de origen chino.



Nota: Elaboración propia. Extraído de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Esta figura permite analizar las ventas por año; el 2022 y 2023 fueron los años con más ventas registradas antes de que entre en vigencia el TLC, en el 2024 año donde ya entro en vigencia el tratado, las ventas cayeron y se dejaron de vender 9081 unidades en relación al 2022 y 5839 en relación al 2023, esto marca una notoria tendencia a la baja de las ventas de vehículos de origen chino en Ecuador; por ahora se prevé que esta tendencia decreciente tenga su fin, ya que, entre enero y mayo del 2025 se han vendido 1648 unidades más que el mismo periodo del 2024.

Figura 7 Ventas de vehículos ensamblados en Ecuador.



Nota: Elaboración propia. Extraído de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.

En relación a la figura 6, la figura 7 hace visible el liderazgo imponente de China en el mercado ecuatoriano donde los modelos ensamblados en Ecuador tienen una participación mínima. Cabe destacar que, desde 2023, las ventas de automóviles ensamblados en Ecuador han mostrado una tendencia decreciente año tras año.

Desde el 2022 las ventas de vehículos livianos de origen chino son mayores a las ventas de vehículos ensamblados en Ecuador. Este fenómeno se puede entender debido a que según datos de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), desde el 2016 la proporción de los vehículos ensamblados localmente es menor a la de los importados. Bajo este contexto, Alvarado (2024) indica que la competencia agresiva de vehículos importados es una de las causas que ocasiono el cierre de la ensambladora Omnibus BB Transporte OBB, una de las mayores protagonistas de la industria automotriz ecuatoriana.

En una entrevista que brindo el presidente de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), David Molina, la decisión de General Motors OBB, industria que emplea a unas 300 personas en Ecuador, es una consecuencia de la realidad del mercado nacional. Molina destaca que Ecuador se volvió un país muy caro para producir. Y en los últimos gobiernos no ha existido una política pública industrial, solo se ha empujado una agenda de apertura comercial, sin incentivos al sector productivo. Según el representante gremial, la firma del TLC con China, que entró en vigencia en mayo del 2024, cerró cualquier posibilidad de que General Motors produzca otros modelos en el país y aceleró otras decisiones, como el cierre de su planta de ensamblaje (González, 2024).

La industria nacional de ensamblaje considera que un tratado con China representa un riesgo para su desarrollo y competitividad (González, PRIMICIAS, 2024). La mayoría de los vehículos chinos dejarán de pagar aranceles en Ecuador en un plazo de entre 15 y 20 años. Este periodo es más largo que el que se acordó con la Unión Europea, cuyo acuerdo empezó en 2017 y fijó un plazo de siete años para eliminar los aranceles a los vehículos de ese bloque. Sin embargo, China representa un reto mayor para la industria ecuatoriana, ya que su producción a gran escala hace que sus vehículos sean mucho más competitivos en precio.

El TLC entro en vigencia el 1 de mayo del 2024 y la desgravación será anual, empezando desde la fecha de vigencia del tratado y continuando en enero de cada año; es así que el primer año, los consumidores

ecuatorianos no verán inmediatamente una caída considerable en los precios de los carros chinos. Christian Cazar, gerente de la marca Chery, explicó en una entrevista que en 2024 los clientes se beneficiarán porque la baja de aranceles ayudará a las marcas chinas a equilibrar el aumento del IVA (Tapia, 2024). Esto significa que los compradores no notarán un alza tan fuerte en los precios de los autos chinos, a diferencia de los vehículos de otros países.

En cuanto al análisis de las ventas de vehículos chinos, es evidente que desde el 2022 muestran una tendencia decreciente, en el 2024 año donde ya entro en vigencia el tratado, las ventas cayeron y se dejaron de vender 9081 unidades en relación al 2022 y 5839 en relación al 2023. Para Tapia (2024) este desplome en las ventas ocurrió justamente el 2024, año en el que la economía de Ecuador entró en recesión desde enero, según el Banco Central de Ecuador (BCE) y desde septiembre se mantuvo en una crisis eléctrica con apagones diarios.

Hanns Soledispa, director de Exponential Research, detalla algunas razones por las cuales las ventas de estos vehículos aun no despegan. En la primera razón concuerda con lo que explica Cazar en decir que, es posible que el aumento del Impuesto al Valor Agregado (IVA), del 12 al 15% que se dio el 1 de abril de 2024, haya diluido la primera reducción arancelaria prevista en el acuerdo con China. Sin embargo, Soledispa explica que la principal razón por la que los carros chinos no han despuntado tras el TLC es que la economía de Ecuador está estancada, lo que se refleja en más desempleo, menos créditos y menos capacidad de consumo (Tapia, PRIMICIAS, 2024).

En este entorno, muchas familias ecuatorianas no cuentan con ingresos suficientes ni con la posibilidad de asumir nuevas deudas. Esto hace que la mayoría de personas no pueda gastar en productos que no sean esenciales. A esto se suma la fuerte crisis de seguridad que vive el país, lo cual empeora aún más la situación.

El gerente de Chery señaló que, con el nuevo tratado comercial, las marcas chinas podrán ofrecer autos mejor equipados, con más tecnología y a precios más competitivos. Además, se espera que nuevas marcas chinas ingresen al mercado ecuatoriano en los próximos años. También explicó que Chery ha realizado ajustes en sus fábricas en China para adaptar sus vehículos al tipo de combustible que se utiliza en Ecuador, como la gasolina Extra y Ecopaís (Tapia, 2024).



Bajo este contexto, se evidencia que la competencia de los vehículos de origen chino es fuerte y representa una amenaza directa para la industria automotriz nacional. La reducción progresiva de aranceles, sumada a la capacidad de ofrecer autos con mayor tecnología a precios más bajos, coloca a las marcas chinas en una posición ventajosa. Esto presiona a los ensambladores locales, que enfrentan mayores costos y menos capacidad de innovación, afectando su participación en el mercado ecuatoriano.

CONCLUSIONES

A partir del desarrollo de este trabajo de investigación, se han obtenido resultados relevantes que permiten describir el impacto de la desgravación arancelaria sobre los automóviles livianos tras la firma del tratado de libre comercio entre Ecuador y China en 2025. A continuación, se presentan las principales conclusiones alcanzadas en relación con los objetivos planteados.

La desgravación arancelaria establecida en el TLC entre Ecuador y China no ha generado, en el corto plazo, un impacto significativo positivo en la importación de vehículos livianos chinos, ni en sus ventas, a pesar de que se esperaba lo contrario. Los datos muestran una clara tendencia decreciente en las importaciones y ventas de automóviles de origen chino desde 2022 hasta 2024. Esto indica que la simple aplicación de medidas arancelarias no garantiza un crecimiento inmediato del sector importador, especialmente en contextos económicos adversos.

El comportamiento de las importaciones y ventas de automóviles chinos contradice inicialmente la hipótesis planteada. La hipótesis sostenía que la desgravación generaría un incremento en la importación de vehículos, reducción en la producción nacional y mayor competencia. Si bien la reducción en la producción nacional y la presión competitiva sí se evidencian, como el cierre de Omnibus BB Transporte OBB y la tendencia descendente de las ventas de vehículos ensamblados localmente, el incremento en importaciones no se ha materializado aún, debido principalmente a factores económicos internos como el estancamiento económico, el aumento del IVA, la crisis energética y la falta de poder adquisitivo de los hogares ecuatorianos.

Se confirma un entorno de alta vulnerabilidad para la industria de ensamblaje nacional, debilitada por la ausencia de políticas públicas de apoyo productivo y por los costos altos de producción en el país.

En este sentido, la desgravación arancelaria sí representa una amenaza estructural a largo plazo para el



ensamblaje nacional, aunque los efectos no se han manifestado de forma inmediata, sino gradual. Esto valida parcialmente la hipótesis, en el componente relativo a la competitividad local.

El análisis del marco arancelario revela una estructura de desgravación gradual que varía según el tipo de vehículo, con reducciones anuales del 1.7% al 2.7% durante períodos de 15 a 20 años. Este diseño permite deducir que los efectos más evidentes sobre precios y comercio se observarán en el mediano y largo plazo. Por lo tanto, los resultados actuales deben leerse como una etapa inicial de una transformación progresiva.

Existen indicios de que en el mediano plazo podrían revertirse las tendencias actuales, considerando las proyecciones de nuevas marcas chinas ingresando al mercado ecuatoriano, la adaptación de vehículos al tipo de combustible local y la mejora en la oferta tecnológica a precios accesibles. Estas variables pueden alterar el comportamiento actual del mercado si las condiciones económicas del país mejoran. Se recomienda profundizar en el análisis de las políticas públicas en la protección del sector nacional. Además, monitorear los datos de importaciones y ventas posteriores a 2025, cuando la desgravación arancelaria avance y el contexto económico y social nacional pueda estabilizarse. Estos aspectos requerirían estudios longitudinales y comparativos con otros TLC para determinar patrones y lecciones aplicables al caso ecuatoriano.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alvarado, M. (24 de octubre de 2024). Industria ensambladora de autos en Ecuador: ¿fin de una era?

Obtenido de Vistazo: <https://www.vistazo.com/portafolio/empresas/2024-10-24-industria-ensambladora-autos-ecuador-fin-DC8206948>

Álvarez, M., Ruiz, G., Navia, D., y Cortes, C. (2017). La visualización femenina en la pesca artesanal: transformaciones culturales en el sur de Chile. *Revista Latinoamericana*, 175-186.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (10 de Diciembre de 2024). Boletín de ventas No.58. Obtenido de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2024/12/11.-Boletin-de-ventas-Noviembre-2024.pdf>

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (Marzo de 2025). Boletín Estadístico y Autopartes. Obtenido de https://www.cinae.org.ec/wp-content/uploads/2025/05/BOLETIN_ESTADISTICO_AUTOPARTES_MAR25.pdf



Casanova, A., y Zuaznábar, I. (2018). EL COMERCIO INTERNACIONAL: teorías y políticas.

Universo Sur.

González, P. (19 de 1 de 2024). PRIMICIAS. Obtenido de ¿Qué está en juego en el acuerdo comercial con China?: ¿Qué está en juego en el acuerdo comercial con China?

González, P. (26 de 4 de 2024). PRIMICIAS. Obtenido de "Es un día oscuro para la industria nacional", dice fabricante de autopartes de General Motors:

<https://www.primicias.ec/noticias/economia/general-motors-chevrolet-carros-autopartes-industria/>

Greco, O. (2005). Diccionario de comercio exterior. Valletta Ediciones.

Guzmán, F., y Sánchez, S. (2020). Ecuador-China 40 años de relaciones diplomáticas. Quito:

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

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2014). METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN. McGraw Hill.

Herrera Vinelli, L. (2021). A la sombra del dragón. Interdependencia asimétrica de China con Ecuador y Costa Rica. FLACSO Ecuador: EUNA. doi: <https://doi.org/10.46546/2021-16atrio>

Herrera, L., y Carranco, S. (2024). La negociación de tratados de libre comercio entre Ecuador y Panamá con la República Popular China. RELACIONES INTERNACIONALES, 141-164. Obtenido de <https://doi.org/10.15359/97-1.7>

INSTITUTO GALLEGO DE PROMOCIÓN ECONÓMICA. (2022). INFORME SECTOR CONSERVERO ESTADOS UNIDOS. Obtenido de https://www.igape.gal/images/05-mais-igape/05-05-quensomos-internacional/antenas/eeuu/Informe_Sector_Conservero_en_EE.UU_Castellano.pdf

Jaramillo, S., y Tonon, L. (2023). Ventajas y desventajas de la firma de tratados de libre comercio. Estudios de la Gestión(14), 155-177. Obtenido de <https://doi.org/10.32719/25506641.2023.14.7>



Mayorga, J., y Martínez, C. (2008). Paul Krugman y el nuevo Comercio Internacional. Criterio libre, VI(8), 73-86. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4547087>

Ministerio de Comercio e Industrias. (2021). INTELCOM. Obtenido de <https://intelcom.gob.pa/storage/informes/October2021/t4AiOzhiT14BWzRHjo5y.pdf>

Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca. (Junio de 2024). Boletín de Cifras Comercio Exterior. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/?s=boletines>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2023). Tratado de Libre Comercio Ecuador – China. Recuperado el 21 de enero de 2025, de <https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china/>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2023). Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China entrará en vigencia el 01 de mayo. Recuperado el 21 de enero de 2025, de <https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-entre-ecuador-y-china-entrara-en-vigencia-el-01-de-mayo/>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (Noviembre de 2024). Boletín de cifras de comercio exterior. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2024/11/Boletin-Comercio-Exterior-NOVIEMBRE-2024.pdf>

Secretaría de Planificación del Ecuador. (2021). Plan de Gobierno del Ecuador 2021-2025 - Plan Creando Oportunidades. Obtenido de <https://creostorage.blob.core.windows.net/uploads/2020/11/Plan-de-Gobierno-Lasso-Borrero-2021-2025.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES). (2009). República del Ecuador. Plan Nacional de Desarrollo Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013. Construyendo un Estado plurinacional e intercultural Versión resumida. Quito, Ecuador. Obtenido de Construyendo un Estado plurinacional e intercultural Versión: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/%20Informacion-Legal/Normas-de-Regulacion/Plan-Nacional-para-el-Buen-Vivir/Plan+Nacional+del+Buen+Vivir+2009-2013.pdf>



Tapia, E. (24 de 8 de 2024). PRIMICIAS. Obtenido de Carros chinos: las ventas caen en Ecuador, pese a rebaja de impuestos por acuerdo comercial: <https://www.primicias.ec/economia/carros-chinos-ventas-precios-acuerdo-comercial-76696/>

Tapia, E. (19 de 5 de 2024). PRIMICIAS. Obtenido de ¿Qué pasará con los precios de los carros en Ecuador en lo que resta de 2024?: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-ventas-precios-modelos-nuevos-ecuador/>

