



*Analizar las oportunidades de crecimiento mediante el Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China para el sector automotor Ecuatoriano*

*Analyze growth opportunities through the Free Trade Agreement between Ecuador and China for the Ecuadorian automotive sector*

*Analisar as oportunidades de crescimento através do Acordo de Livre Comércio entre o Equador e a China para o setor automóvel equatoriano*

Julio Alexander Paillacho-Pérez <sup>I</sup>

[paillacho10@gmail.com](mailto:paillacho10@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0003-1159-0010>

Gianfranco Chávez-Coronel <sup>II</sup>

[giancarloshvez54@gmail.com](mailto:giancarloshvez54@gmail.com)

<https://orcid.org/0009-0001-7331-2932>

**Correspondencia:** [paillacho10@gmail.com](mailto:paillacho10@gmail.com)

Ciencias Económicas y Empresariales

Artículo de Investigación

\* **Recibido:** 01 de junio de 2025 \* **Aceptado:** 22 de julio de 2025 \* **Publicado:** 18 de agosto de 2025

I. Investigador Independiente, Ecuador.

II. Investigador Independiente, Ecuador.

## Resumen

Se analiza el impacto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China, vigente desde mayo de 2024, sobre el sector automotor ecuatoriano. Este acuerdo busca fortalecer los vínculos económicos entre ambas naciones, pero también plantea retos significativos para la industria automotriz nacional. La investigación identifica oportunidades como el acceso a tecnologías avanzadas, vehículos eléctricos y la posibilidad de establecer alianzas estratégicas con marcas chinas. Estos elementos podrían fomentar la modernización del sector, impulsar la movilidad sostenible y ampliar la oferta de vehículos en el país.

Sin embargo, también se reconocen amenazas importantes. El incremento sostenido en la importación de vehículos chinos, con precios competitivos y tecnología superior, ha reducido la participación de los automóviles ensamblados en Ecuador. Esto podría provocar una pérdida de empleos, el cierre de fábricas locales y una dependencia excesiva del mercado chino. Además, prácticas como el dumping y la desgravación arancelaria escalonada agravan la situación para los fabricantes nacionales, que deben competir en condiciones desiguales.

La metodología empleada incluye entrevistas a expertos del sector y revisión documental. Se concluye que, aunque el TLC brinda beneficios a los consumidores y abre puertas para el desarrollo, también compromete la viabilidad de la industria local si no se aplican políticas públicas de protección y fomento productivo. Se recomienda implementar incentivos, fortalecer la capacitación laboral y revisar cláusulas del acuerdo para asegurar una competencia justa. El desafío clave es encontrar un equilibrio entre las ventajas del comercio exterior y la necesidad de preservar y fortalecer la industria automotriz ecuatoriana.

**Palabras clave:** Sector automotor; Tratado de Libre Comercio; Competitividad; Importación de vehículos; Transferencia tecnológica.

## Abstract

The impact of the Free Trade Agreement (FTA) between Ecuador and China, in force since May 2024, on the Ecuadorian automotive sector is analyzed. This agreement seeks to strengthen economic ties between the two nations, but also poses significant challenges for the national automotive industry. The research identifies opportunities such as access to advanced technologies, electric vehicles, and the possibility of establishing strategic alliances with Chinese brands. These

elements could foster the modernization of the sector, promote sustainable mobility, and expand the vehicle offering in the country.

However, significant threats are also recognized. The sustained increase in the import of Chinese vehicles, with competitive prices and superior technology, has reduced the share of automobiles assembled in Ecuador. This could lead to job losses, the closure of local factories, and excessive dependence on the Chinese market. Furthermore, practices such as dumping and staggered tariff reductions aggravate the situation for domestic manufacturers, who must compete on unequal terms.

The methodology used includes interviews with industry experts and a documentary review. It is concluded that, although the FTA provides benefits to consumers and opens doors for development, it also compromises the viability of the local industry if public policies for protection and productive development are not implemented. It is recommended to implement incentives, strengthen job training, and review the agreement's clauses to ensure fair competition. The key challenge is to find a balance between the advantages of foreign trade and the need to preserve and strengthen the Ecuadorian automotive industry.

**Keywords:** Automotive sector; Free Trade Agreement; Competitiveness; Vehicle imports; Technology transfer.

## Resumo

É analisado o impacto do Acordo de Livre Comércio (ALC) entre o Equador e a China, em vigor desde maio de 2024, no setor automóvel equatoriano. Este acordo procura fortalecer os laços económicos entre as duas nações, mas também impõe desafios significativos para a indústria automóvel nacional. A investigação identifica oportunidades como o acesso a tecnologias avançadas, veículos elétricos e a possibilidade de estabelecer alianças estratégicas com marcas chinesas. Estes elementos podem fomentar a modernização do setor, promover a mobilidade sustentável e expandir a oferta de veículos no país.

No entanto, também são reconhecidas ameaças significativas. O aumento sustentado da importação de veículos chineses, com preços competitivos e tecnologia superior, reduziu a quota de automóveis montados no Equador. Isto pode levar à perda de postos de trabalho, ao encerramento de fábricas locais e à excessiva dependência do mercado chinês. Além disso, práticas como o

dumping e as reduções tarifárias escalonadas agravam a situação dos fabricantes nacionais, que têm de competir em condições desiguais.

A metodologia utilizada inclui entrevistas com especialistas do setor e uma revisão documental. Conclui-se que, embora o TLC traga benefícios para os consumidores e abra portas ao desenvolvimento, também compromete a viabilidade da indústria local se não forem implementadas políticas públicas de proteção e desenvolvimento produtivo. Recomenda-se a implementação de incentivos, o reforço da formação profissional e a revisão das cláusulas do acordo para garantir uma concorrência leal. O principal desafio é encontrar um equilíbrio entre as vantagens do comércio externo e a necessidade de preservar e fortalecer a indústria automível equatoriana.

**Palavras-chave:** Setor automível; Acordo de Livre Comércio; Competitividade; Importação de veículos; Transferência de tecnologia.

## Introducción

China es el mercado automotor más grande del mundo en términos de ventas y producción (Iglesias, 2024). Dicha evolución del mercado chino suscita importante interés en las empresas automovilísticas internacionales porque la demanda por vehículos tiende a presentarse en consonancia con un crecimiento acelerado de su población, sumando hoy en día 1.428 millones de personas y siendo efectivamente el segundo país más poblado del planeta, solo por detrás de India (Mir, 2024).

En la actualidad, las marcas nacionales copan el mercado, pero las empresas de procedencia extranjera también tienen presencia en ese mercado. China sigue invirtiendo intensamente en vehículos eléctricos, realizando un fuerte incremento de sus exportaciones en automóviles en los últimos años. En 2023, este país, comercialmente hablando, se posicionó en el primer puesto de ventas a nivel global en materia de vehículos eléctricos, cuatriplicando las cifras de EE. UU., que quedó en la segunda posición (Orús, 2024).

China ha pasado a ser el mercado automovilístico más grande del mundo, no solamente por el volumen de ventas y producción de automóvil, sino por su dinamismo y por la transformación tecnológica rápida. Este liderazgo se debe a una serie de factores estructurales, entre los cuales se encuentra la gran densidad de la población (1.428 millones de habitantes), el fortalecimiento de las

marcas nacionales, así como una política estatal orientada hacia la innovación tecnológica y la expansión del comercio exterior.

La fuerte demanda de vehículos en China está relacionada con la creciente urbanización, el aumento de la clase media y las políticas impulsadas por los poderes públicos que han dado impulso al mercado interno como motor del desarrollo. Este contexto convierte a China en un potente imán para las empresas automovilísticas extranjeras que desean insertarse en un mercado de gran tamaño, pero a nivel elevado de competencia. Sin embargo, a pesar de la presencia de las empresas extranjeras en el mercado, el empuje de las marcas chinas en la producción nacional es evidente, lo que reviste la política de la consolidación de la industria nacional mediante la utilización de subsidios, protección estatal, y requerimiento de la transferencia de tecnologías a las empresas extranjeras.

La rápida evolución de la economía del mercado chino está supeditada a diferentes argumentos, tales como los subsidios por parte del Gobierno para fomentar la demanda de vehículos eléctricos, la enorme variedad de mini vehículos eléctricos que pueden encontrarse en el país y la aparición de marcas más asequibles en cuestiones de precios (Martinez, 2024).

En los últimos años, la relación bilateral entre Ecuador y China ha pasado de ser bastante limitada a una de las más importantes dentro del marco latinoamericano, ya que ha pasado a ser la segunda relación comercial de Ecuador después de la estadounidense, y además las inversiones y los préstamos se han incrementado de forma considerable. La industria automovilística ecuatoriana es un claro ejemplo del fenómeno creciente de la influencia china en las preferencias de compra automovilística de los ecuatorianos. Las marcas de autos del gigante oriental han alcanzado un lugar importante en el mercado ecuatoriano, tal como lo demuestra la situación actual de marcas como Dongfeng o Chery, entre otras, las cuales han aportado modelos de coches desde sedan y hatchback hasta SUV y camiones. Estos han cambiado el giro de la industria automovilística ecuatoriana y han llevado al consumidor ecuatoriano a acercarse a estas marcas que han sido un éxito en el desempeño dentro del mercado ecuatoriano, tanto de coches como camiones, al punto de ubicarse entre los más vendidos. (Producción, 2023)

El mercado del automóvil chino ha sufrido una transformación arrasadora gracias a la intervención gubernamental, la introducción de nuevos tipos de vehículo eléctricos y la aparición de marcas asequibles, impactando directamente en economías emergentes como la ecuatoriana. Esta evolución no sólo se encuentra vinculada al desarrollo tecnológico y comercial de China, sino que

también pone de manifiesto su creciente papel geoeconómico vivido, y por tanto, influencia en América Latina. En este sentido, la relación entre Ecuador y China ha evolucionado hasta convertirse en una de las más relevantes del continente en términos comerciales y de inversión.

La industria automotriz ecuatoriana ha sido transformada por la entrada de vehículos fabricados en China, cuyos modelos competitivos los de las marcas Dongfeng o Chery, por ejemplo, han comenzado a sustituir la producción local. Esta entrada se produce en un marco de una estrategia bien definida desde el gobierno de China, que persigue introducir estos vehículos en mercados con menos soporte técnico y financiero para sus industrias nacionales. Aunque esta evolución incrementa la oferta de productos de los consumidores ecuatorianos, también supone importantes consecuencias para la sostenibilidad y el fortalecimiento de la industria ecuatoriana.

En función del TLC, Ecuador podría incrementar mucho su participación en este mercado, facilitando a los productores nacionales oportunidades como el acceso a tecnologías avanzadas (ej., vehículos eléctricos y autónomos) en virtud de la cooperación con empresas chinas que podrían ayudar a los fabricantes ecuatorianos a incrementar la eficiencia energética de sus vehículos y hacer frente a las tendencias mundiales relacionadas con la movilidad sostenible, creando puestos de trabajo, desarrollando cadenas de suministro locales y transfiriendo conocimientos y tecnología (Producción, produccion.gob.ec: , 2024)

Ahora bien, el Tratado de Libre Comercio (TLC) entraña también optimistas riesgos que deben ser tomados en cuenta. Con esta apertura al mercado ecuatoriano de automóviles chinos, puede verse gravemente perjudicada la producción ecuatoriana, haciéndola menos competitiva frente a la abundancia de toda clase de vehículos importados. Algo similar ha ocurrido con otros sectores: en el textil, Perú vive una situación de igual forma. La llegada de productos y bienestar de fabricación ajenos a la peruana han hecho su labor mucho más difícil. Si así fuera en Ecuador, las consecuencias serían bastante preocupantes: entre otras, los problemas de la actividad manufacturera, la pérdida de puestos de trabajo en el sector automotor, y perjuicios para los trabajadores y la economía en su conjunto. (Valdivia, 2024).

Ecuador y la República Popular China han suscrito un Tratado de Libre Comercio (TLC), que incorpora una doble vertiente estratégica a la industria automotriz del Ecuador: oportunidades para el crecimiento y amenazas en el ejercicio de la soberanía económica de la industria ecuatoriana. En este sentido, el TLC representaría una oportunidad de acceso a tecnologías automotrices verticales y horizontales - vehículos eléctricos y vehículos autónomos que los empresarios e industrias

automotrices chinas han desarrollado y que, a través del TLC, pudieran quedar como opción de compra o importación en el Ecuador. Este intercambio tecnológico daría como resultado mayor eficiencia energética, mayor innovación local, creación de empleo y fortalecimiento de las cadenas de suministro nacionales. Este intercambio también invitaría a nuestro país a reflexionar sobre su alineación con las tendencias mundiales hacia la movilidad como una necesidad del desarrollo industrial moderno.

Con todo, estas ventajas vienen con inconvenientes que no pueden ser ignorados. La apertura del mercado ecuatoriano a una oferta masiva de vehículos chinos podría poner gravemente en crisis a la industria automotriz local, su capacidad de competir y de sostenerse. Este es un escenario que ya se ha hecho evidente en otras naciones del continente, como Perú, donde sectores de la producción como el textil han sido desplazados por importaciones de otras naciones más competitivas. Si esta fórmula se estableciera en Ecuador, se incurriría en la pérdida de puestos de trabajo, de una manufactura local, y en el aumento de la dependencia externa. Por eso, se requiere una estrategia intermedia entre la apertura comercial y la protección industrial coherente.

El Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China representa un escenario complejo para la industria automotriz ecuatoriana, ofreciendo tanto oportunidades como riesgos. Por un lado, el acuerdo abre posibilidades para que los fabricantes locales accedan a tecnologías avanzadas, mejoren la eficiencia energética de sus vehículos y se alineen con tendencias globales de movilidad sostenible mediante la cooperación con empresas chinas. Por otro lado, surgen amenazas importantes, especialmente por la creciente competencia de los fabricantes chinos, lo que podría agravar la ya disminuida producción local.

Según la AEADE, para septiembre de 2024 las exportaciones de vehículos ecuatorianos eran inexistentes, y con la entrada en vigor del TLC, esta situación podría volverse permanente. Esto conllevaría una pérdida significativa de empleos y frenaría el desarrollo de una industria exportadora nacional en el sector automotor. Ante este panorama, se considera esencial realizar estudios e implementar políticas que permitan maximizar los beneficios del tratado y reducir sus efectos negativos sobre la economía y la industria local.

Según la teoría de la dependencia, los países en desarrollo dependen económicamente de las naciones ricas. Según este argumento, las naciones centrales como China se aprovechan de las naciones periféricas como Ecuador utilizando su poder económico y político para su propio beneficio financiero. La teoría de la dependencia puede indicar que China, como una economía

más poderosa, puede imponer condiciones desfavorables a Ecuador en términos de acceso al mercado, protección de la industria local y transferencia de tecnología en el contexto del Tratado de Libre Comercio Ecuador-China.

Las instituciones, los métodos y las normativas que regulan las interacciones y las relaciones entre los actores internacionales, tales como los Estados, las organizaciones internacionales o las firmas multinacionales se conocen como 'gobernanza global'. Desde la perspectiva de la gobernanza global, el TLC entre Ecuador y China podría ser visto como un caso de colaboración e interdependencia económica de ambas naciones; Ecuador tiene la intención de diversificar su comercio mediante este tratado, y China también intentará ampliar su influencia en América Latina y tener acceso a las riquezas naturales de Ecuador. (RT, 2024).

La gobernanza global, además, implica la vinculación de los vínculos económicos internacionales en la medida en que los mismos están comprendidos por leyes y disposiciones, a partir de las cuales el TLC comenzará a incorporar epígrafes en defensa de los derechos laborales, el medio ambiente o la propiedad intelectual, entre otros asuntos. Se critica, sin embargo, que los TLCs antepongan intereses de grandes compañías por los de personas corrientes y del desarrollo sostenible en el límite de la perspectiva crítica de la integración de la gobernanza global (SWI, 2023)

El Tratado de Libre Comercio (TLC) que suscriben Ecuador y China, podría ser entendido como una oportunidad estratégica de desarrollo e impulso del sector automotor ecuatoriano, en el marco del proceso de gobernanza global. Desde esta vía, el TLC sería un reflejo de cooperación e interdependencia económica en el que Ecuador busca diversificar sus exportaciones y China potenciar su presencia en América Latina. El TLC podría permitir el acceso a nuevas tecnologías y contribuir a la modernización del sector automotor ecuatoriano, que avanza en consonancia con la sostenibilidad y la innovación en el marco de las tendencias globales. El proceso también puede entrañar riesgos. Las cláusulas de derechos laborales y medio ambiente o propiedad intelectual tendrían, como contrapartida el equilibrio de la balanza, aunque existe una crítica legítima: los TLC suelen favorecer generalmente a las grandes corporaciones y la población local queda en un segundo plano de importancia para la sostenibilidad del desarrollo. Por ello, Ecuador debe adoptar una posición comprometida para asegurar que los beneficios sean reales para su industria y su sociedad.

La teoría de la competencia monopolística es un análisis realizado por el economista Edward Hastings Chamberlin (1899-1967) en 1933. En esta teoría, Chamberlin sostiene que, en la

competencia monopolística, las empresas compiten más intensamente en precios que por los rasgos de sus productos. (Doxrud, 2023).

De una perspectiva del TLC Ecuador-China, esta teoría resulta estructural a la hora de comprender la forma en la que el sector automotor ecuatoriano podría afrontar el incremento de ciertos vehículos procedentes de China por un precio inferior al de los automóviles ecuatorianos. De esta manera, las empresas ecuatorianas no sólo deberían centrarse en luchar contra los precios para tratar de situar sus productos en la posición competitiva del producto procedente de china, sino que también, podrían conseguir una serie de ventajas competitivas alternativas (es decir, diferencias o características positivas que presenten sus productos) que les diferencia de los productos de origen chino (productor, productos adaptados a las necesidades locales, mejor calidad, etc.); a partir de aquí podrían desarrollarse en un ámbito de mayor grado de competencia, siempre sujeto a apertura comercial.

A partir de este marco del TLC Ecuador-China, esta teoría será útil para analizar que este acuerdo bilateral no permitirá solamente el libre comercio de ambos países, sino que en realidad canaliza la forma en que la integración regional de Ecuador podría abrirse camino en América Latina. Ampliando los vínculos con China, el país sudamericano podría lograr la diversificación de las relaciones comerciales, pero también modificar la competitividad con los países vecinos en la industria automotriz, afectando por tanto las dinámicas de producción-exportación en la región. La Teoría de la Integración Económica Regional de Bela Balassa nos permite explicar cómo los convenios y acuerdos comerciales entre países intentan mediante su desarrollo la eliminación de barreras al comercio y la creación de un mayor grado de interdependencia económica, en donde al principio los acuerdos tienden a comenzar con las zonas de libre comercio e ir progresivamente en dirección a la integración económica completa. (Diaz, 2020).

De acuerdo con Juust, Vahter y Varblane (2021), en uno de los estudios que llevó a cabo, se identificaron las consecuencias por el sector automotriz a raíz de la firma del TLC de la Unión Europea (UE)-(Corea del Sur) para el periodo 2011-2015. Las conclusiones alcanzadas indicaron un crecimiento del 11 % en dicho sector frente al aumento del comercio total de bienes que fue del 6 %. En el caso de la UE, las exportaciones del sector automotriz, así como las exportaciones totales fueron del 41 y el 27 %, respectivamente, las variaciones en las exportaciones hacia la UE de Corea del Sur fueron consideradas estadísticamente no significativas. (Jaramillo & Tonon, 2023).

En el marco del TLC entre Ecuador y China el sector automotriz tendría que lidiar con un eventual aumento muy considerable en la importación de los automóviles desde la república China, dada la gran competitividad que muestra el país asiático en este sector, lo cual puede representar ventajas para los consumidores en términos de tener acceso a vehículos más baratos, pero conlleva una presión competitiva más alta para la industria local. El desafío se encuentra en evitar una excesiva dependencia en torno a la relación comercial, fomentando políticas que aumenten la competitividad de la industria automotriz ecuatoriana y que promuevan la transferencia de tecnología, así como la reducción de los riesgos y la mayor utilización de las oportunidades del acuerdo.

La competitividad en la industria automotriz hace referencia a la capacidad de las empresas de producir y vender autos y partes en los mercados globales de una forma eficiente y rentable. Según Porter (1980), la competitividad está basada en la eficiencia de la producción, el nivel de innovación y la capacidad de adaptación hacia las exigencias del mercado. Con el Tratado de Libre Comercio con China, las empresas de Ecuador estarán expuestas a los productos de automoción chinos de precio más bajo, lo que exige aumentar la competitividad por medio de innovación, calidad de los productos y adaptación a los gustos de los consumidores locales. (Campos, 2020)

La transferencia de tecnología se refiere a la forma en que los conocimientos técnicos y las innovaciones desarrolladas en una empresa e incluso en un país son pasados a otro. El principio de la transferencia de tecnología es importante para la industria automotriz en el marco del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China porque el acuerdo podría facilitar el acceso a tecnología avanzada procedente de los productores de automóviles chinos, como los de los coches eléctricos o los sistemas de producción más eficaces; la transferencia de tecnología puede ser vista como una oportunidad para la industria automotriz en Ecuador cuando se tenga la capacidad de absorción adecuada y las herramientas para llevar a cabo la aplicación de las innovaciones. (Moint, 2024)

Sostenibilidad, dentro del parámetro de la industria del automóvil puede referirse a la producción y al uso de automóviles de tal manera que se reduzcan los efectos adversos que tiene un automóvil en el medio ambiente y aumente la eficiencia en el uso de las materias primas. En un Tratado de Libre Comercio, hay que pensar en la incidencia que el aumento de la importación de automóviles chinos tendría en el desarrollo de un sector automotor más sostenible en el país, junto con la introducción de tecnología más ecológica y más eficiente (Moint, 2024).

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China se perfila como una vía para evitar el estancamiento del sector automotor ecuatoriano siempre que se incremente su competitividad

utilizando la innovación, la producción eficiente y la adaptación a los requerimientos del mercado. Establecer la posibilidad de acceder a tecnologías avanzadas: vehículos eléctricos, sistemas de producción eficientes, etcétera, mediante la transferencia tecnológica desde China, puede ser un elemento que modernice la industria nacional. Pero este nivel de modernización será posible únicamente si existe capacidad local de absorción. Añadido a ello, el TLC tiene que ser una forma de implantar un modelo automotriz que potencie la sostenibilidad, que disminuya el impacto ambiental y optimice los recursos.

Según (Rengifo, 2023), en su asistencia al Conversatorio sobre el TLC Ecuador- China llevado a cabo en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, estima que, aun cuando no se haya negociado un capítulo de inversiones en el marco del TLC, sí que existe alguna empresa china interesada en invertir; protegiendo los intereses de la industria automotriz previendo una disminución de los aranceles a China en un plazo de quince años hasta llegar a cero lo que le permitiría a la empresa nacional adaptarse modernizándose e innovando para poder competir con los automóviles chinos.

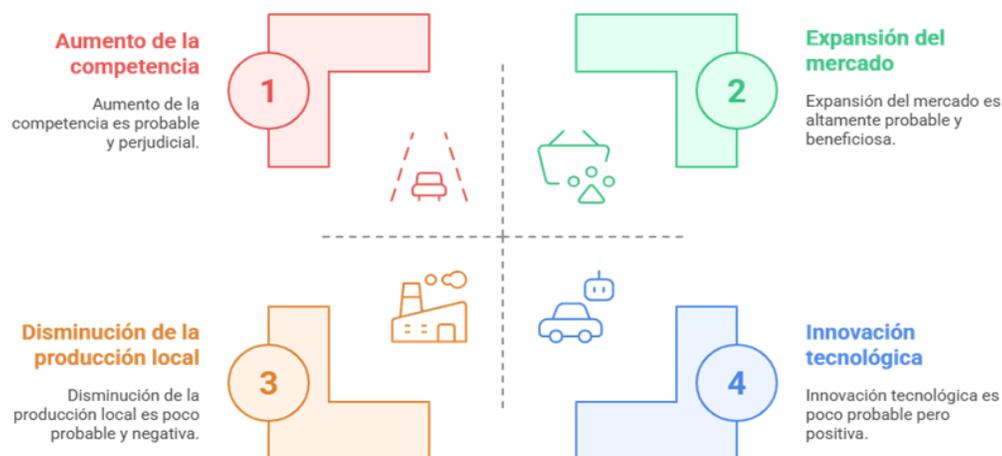
Por otro lado, (Vera, 2020), en su trabajo de maestría apuntando inicialmente a mejorar la competitividad de las organizaciones en el sector del automóvil a partir del marco de la gestión y de la eficiencia. Al final, y en una de sus conclusiones se hace eco de que el mercado automotriz ecuatoriano está formado, sobre todo, por la importación de determinados tipos de vehículos mientras que los vehículos ensamblados en el país están desplazados en una proporción aproximada de tres importados para uno ensamblado y lo hace por razones de tipo impositivo en el año 2020. Asimismo, (Valverde, 2022) en su artículo de investigación concluyen que el desarrollo del mercado automotriz ecuatoriano presenta un comportamiento inestable, todo esto a causa del impacto negativo de la pandemia por Covid-19.

Finalmente, (Regalado-Pezúa\*, 2018) en su trabajo relacionado con la inversión china en Latinoamérica concluyen y reconocen que la inversión en cuestión ha desempeñado un valor significativo atendiendo a la contribución de capital que ha contribuido a la modernización de la industria de los países de América Latina porque de esta forma la inversión china se ha hecho considerablemente por ejemplo en países como Ecuador y Colombia, Venezuela, Brasil, Uruguay, Paraguay y México donde la inversión china ha propiciado la aparición de fábricas, concesionarios y talleres donde se han creado puestos de trabajo; ha tenido lugar la transferencia de tecnologías y de conocimientos para mejorar el proceso de producción; y que, en el caso de países como Ecuador

o Colombia hay establecimiento de alianzas con instituciones educativas en campos que son relevantes para la I+D.

*Gráfico N°1.*

**Análisis de Impacto del TLC en la Industria Automotriz Ecuatoriana**



*Fuente: elaboración propia*

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China constituye una buena oportunidad para el sector automotor de Ecuador, donde principalmente las inversiones chinas ayudarán a modernizar la industria. Esto, sin embargo, no quiere decir que el mercado no dependa fundamentalmente de la importación de vehículos, ni que el desarrollo no se haya visto afectado por la pandemia, ni por otras cuestiones. La inversión china ha dado paso a la transferencia de tecnología, a la creación de empleo, a alianzas con la educación superior que han contribuido, entre otras cosas, a la innovación y a con la eficiencia productiva. El TLC puede contribuir a la sostenibilidad por el impulso de tecnologías de menor impacto ambiental, lo que contribuirá a poder preparar un sector económico más competitivo y socialmente responsable.

**Metodología**

La investigación en cuestión se lleva a cabo bajo un enfoque cualitativo, debido a que la recolección de datos, es exclusivamente de información no numérica y obtenida por medio de la comunicación directa con expertos que se encuentran dedicados al ámbito empresarial. La investigación se da con

un diseño descriptivo ya que su finalidad es la de describir y explicar, en su contexto, las previsiones que existen tanto positivas como negativas con respecto a la evolución del rumbo que ha de tomar la industria automovilística nacional como consecuencia de la aplicación del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China.

Se aplica un planteamiento inductivo, el cual parte del análisis de la realidad a través de casos particulares, mediante las entrevistas específicas de carácter personal dirigidas a los líderes del sector, como también el análisis de tratados análogos con la República China firmados por países latinoamericanos como Perú, Chile y Costa Rica. Dicha estrategia es la de llegar a una conclusión general a partir de datos concretos favoreciendo un desarrollo progresivo y contextualizado del fenómeno que se pretende estudiar.

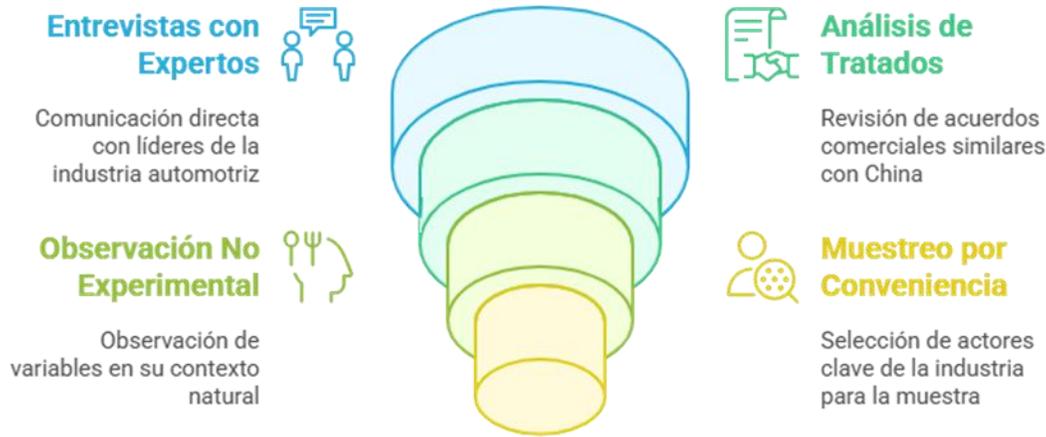
La naturaleza de la investigación es no experimental dado que no se manipulan variables, sino que se limitan a observar y hallar las relaciones entre la o las variables en su contexto natural; en este sentido, la investigación se interesa en hechos que ya han pasado, y estos son los que denominamos naturales, tal y como lo establece la clasificación que proponen Hernández Sampieri et al. (2006). La población objetivo corresponde a varios actores importantes del sector automotor ecuatoriano y la muestra se obtiene a partir del muestreo por conveniencia en la que se utilizan actores clave como el director de asuntos económicos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE y el director ejecutivo de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana CINAIE.

Para la recogida de datos en esta investigación se utilizaron dos técnicas principales que desarrollamos, entrevistas semiestructuradas individuales y revisión documental. Las entrevistas semiestructuradas individuales se prepararon atendiendo a los objetivos de la investigación mediante un guion validado por expertos académicos, con un total de nueve preguntas abiertas y de cierre y una duración aproximada de 15 minutos cada una. La revisión documental permitió complementar la información con análisis de documentos y tratados que guardan relación con la cuestión.

Finalmente, el análisis de datos se llevó a cabo categorizando las respuestas de acuerdo a sus respectivos objetivos, permitiendo así identificar tanto oportunidades como amenazas que representa el TLC para el desarrollo del sector automotor ecuatoriano.

Gráfico N°2

### Proceso de Investigación Cualitativa



Fuente: elaboración propia

## Resultados

### Impacto del TLC Ecuador – China en el Sector Automotor Ecuatoriano (2024 – 2025)

El TCI establecido desde el mayo del 2024, prevé beneficios aduaneros en el sector automotor y a continuación se relacionan los productos automotrices principales con ingreso libre entre los países.

Tabla 1: Impacto del TLC Ecuador – China en el Sector Automotor Ecuatoriano (2024 – 2025)

Productos Automotrices Chinos con libre ingreso a Ecuador (Importaciones)	Productos Automotrices Ecuatorianos con potencial de libre ingreso a China (Exportaciones)
Vehículos eléctricos (automóviles, buses y motocicletas), autopartes, neumáticos, baterías de litio, motores eléctricos, cargadores para vehículos eléctricos, herramientas automotrices, sensores y chips para vehículos, luces LED automotrices, tableros digitales.	Componentes plásticos moldeados para vehículos, arneses eléctricos, cableado automotriz, partes metálicas (chasis y bastidores), servicios de ensamblaje de CKD y SKD (completamente desarmados), estructuras de carrocería, partes pintadas y galvanizadas, empaques de caucho, mano de obra calificada (outsourcing industrial).

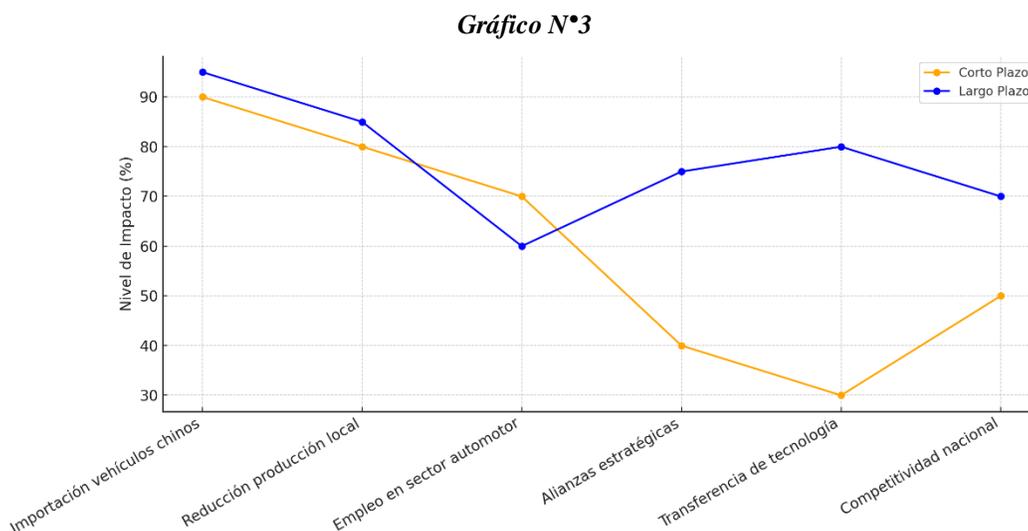
Elaborado por: el autor

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), CINADEC, Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (2024), Observatorio de Comercio Exterior del Ecuador (2025), Grupo Alaire (2024), Primicias (2024), El Comercio (2025).

Los productos automotrices que, a partir de mayo del año 2024, el Tratado de Libre Comercio (TLC) deja sin aranceles en Ecuador y China son los que se presentan en la Tabla 1. La realidad es que Ecuador acepta la llegada de automóviles los eléctricos y autopartes de China hacia el país , e igualmente le permite salir con productos del sector automotriz en un tipo de servicios hacia el país asiático . Lo que representa una buena oportunidad para reforzar nuestra industria local , ya que , tal como lo explican los autores de la obra que se presenta , este proceso requerirá á , sí , una mejora en la capacidad de producción y la adecuación a los estándares internacionales.

### Consecuencias del TLC a corto y largo plazo

El gráfico compara el nivel de impacto de varios factores estratégicos en el sector automotor ecuatoriano, diferenciando entre el corto y el largo plazo tras el TLC con China.

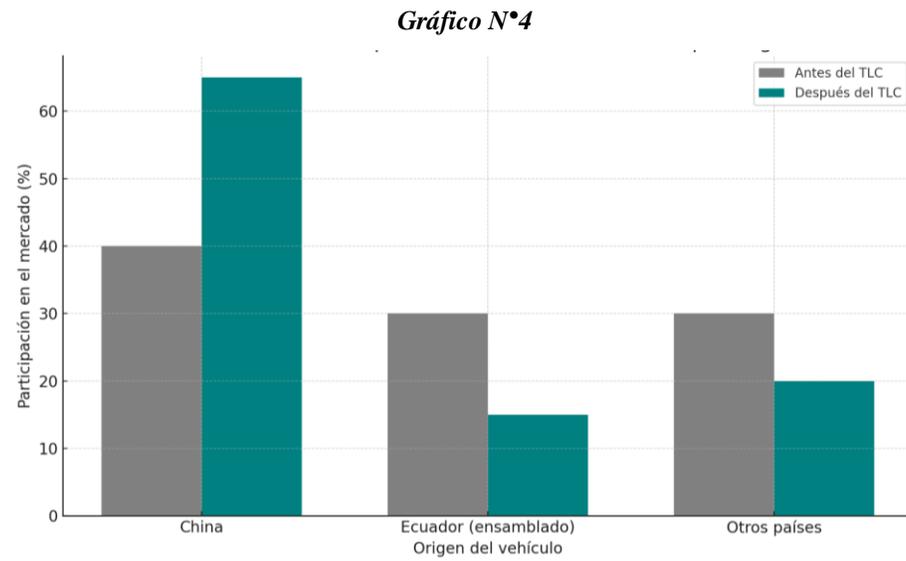


**Fuente: elaboración propia**

El gráfico N.º 3 presenta una visión comparativa del nivel de impacto que el TLC Ecuador-China tiene sobre el sector automotor, descomponiendo el impacto en corto y largo plazo. En el corto plazo, el impacto es muy alto en cuanto a la importación de vehículos chinos (90%), el descenso de la producción nacional (85%) y el empleo en el sector automotor (70%) lo que refleja un proceso de desplazamiento industrial y pérdida de competitividad interna (CEPAL, 2023). Si bien a largo plazo las mismas variables tienen un impacto algo más bajo, en este mismo horizonte, colaboraciones estratégicas (75%), transferencia de tecnología (80%) y competitividad nacional (70%) muestran niveles de impacto crecientes, lo que permite inferir que las oportunidades del

acuerdo podrían ser aprovechadas para fortalecer el sector de la industria automotriz (Ministerio de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2024). Dicha tendencia permite inferir que, si bien el TLC puede provocar desequilibrios productivos a corto plazo, en el largo plazo podría abrir las puertas a un espacio de innovación y colaboración tecnológica con el diseño de políticas de acompañamiento industrial, de capacitación de los recursos humanos o de impulso a la producción nacional (ECLAC, 2021). Es por lo tanto indispensable implementar medidas regulatorias y de fomento que aseguren una transición competitiva del sector automotor ecuatoriano.

El Gráfico 4 presenta la evolución de la participación en el mercado de vehículos en Ecuador según su país de origen, comparando los periodos antes y después del Tratado de Libre Comercio (TLC).



*Fuente: elaboración propia*

El Gráfico N.º 4 pone de manifiesto un cambio estructural notable en la participación del mercado de automóviles por origen a raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China. En efecto, la participación de los vehículos provenientes de China era del 40% antes del TLC, pero después de este, su participación se disparó, llegando a cifras superiores al 65%, estableciendo así su dominio en el mercado ecuatoriano. Por su parte, los vehículos de ensamblaje ecuatoriano manifiestan una caída drástica, reduciendo su participación del 30% al cercano 15%, lo que pone de manifiesto un proceso de reducción del producto nacional y el debilitamiento del

encadenamiento productivo local (CEPAL, 2023). De igual manera, la participación de los vehículos de otros orígenes pasó de un 30% a un 20%, lo que demuestra que el TLC no solo afecta la industria nacional, sino también reconfigura el comercio internacional, en el cual se favorece exclusivamente a China como proveedora de vehículos. Esta concentración de la oferta podría traducirse en dependencia comercial y ocasionar la pérdida de la diversidad de proveedores y de la competencia a largo plazo (Sierra, 2024). Por lo tanto, es necesario que el Estado ecuatoriano impulse políticas de defensa industrial y tecnologías, así como también generar incentivos de ensamblaje y desarrollo de proveedores locales.

### **Factores clave para fortalecer la competitividad automotriz**

La tabla presenta los factores estratégicos más importantes para el desarrollo del sector automotriz en Ecuador, destacando especialmente la innovación tecnológica y el impulso a los vehículos eléctricos.

*Tabla 2: Impacto del TLC Ecuador – China en el Sector Automotor Ecuatoriano (2024 – 2025)*

<b>Factor Estratégico</b>	<b>Nivel de Importancia (%)</b>
<b>Inversión en I+D</b>	85
<b>Transferencia tecnológica</b>	90
<b>Capacitación laboral</b>	80
<b>Alianzas con marcas chinas</b>	75
<b>Incentivos fiscales</b>	70
<b>Desarrollo de vehículos eléctricos</b>	95

*Elaborado por: el autor*

*Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (2024), Observatorio de Comercio Exterior del Ecuador (2025), Grupo Alaire (2024).*

En la tabla mostrada se exponen los factores estratégicos que pueden fortalecer en mayor medida la competitividad del sector automotor ecuatoriano bajo el amparo del TLC con China, los cuales se pueden clasificar según su relevancia o potencialidad. El desarrollo de vehículos eléctricos es el primero y con un 95% de importancia, escenificado en lo que se ha dado en llamar la tendencia hacia la electromovilidad como vía de transformación de la industria y sostenibilidad ambiental (BID, 2023). Las siguientes posiciones corresponden a la transferencia tecnológica (90%) y a la inversión en investigación y desarrollo (I+D) con un 85%, en las que se reconocen dos aspectos clave para promover la innovación, el fortalecimiento del valor agregado local y la reducción de dependencia externa (UNCTAD, 2022).

La capacitación laboral (80%) se identifica como un aspecto fundamental para preparar a la fuerza de trabajo ante los nuevos retos tecnológicos que plantea el cambio estructural del sector. Las alianzas con marcas chinas (75%) y los incentivos fiscales (70%) son percibidos como mecanismos estratégicos que permitirían aprovechar las oportunidades que ofrece el acuerdo comercial correspondiente, siempre bajo condiciones de acompañamiento de políticas públicas sólidas y una visión de desarrollo a largo plazo. En este sentido, estos factores deben ser orientados no de forma independiente, sino en el marco de una estrategia industrial integrada para una conjunta entre sostenibilidad, innovación y fortalecimiento del talento humano.

### **Análisis FODA del TLC en el Sector Automotor**

La Tabla 3 presenta un análisis FODA del sector automotriz en Ecuador, destacando sus principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas frente al contexto actual del mercado y los cambios derivados de la apertura comercial.

*Tabla 3: Análisis FODA del TLC en el Sector Automotor*

<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades</b>	<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Interés de inversión extranjera</b>	Acceso a tecnología de punta	Baja capacidad de innovación local	Pérdida de empleos
<b>Posibilidad de transferencia tecnológica</b>	Alianzas con fabricantes chinos	Débil infraestructura industrial	Dumping y competencia desleal
<b>Creación de empleo indirecto (distribución)</b>	Introducción de vehículos eléctricos	Producción nacional limitada	Dependencia tecnológica y comercial de China

*Elaborado por: el autor*

*Fuente: Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (2024), Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Observatorio de Comercio Exterior del Ecuador (2025), Grupo Alaire (2024), análisis sectorial propio.*

El FODA del sector automotor ecuatoriano frente (TLC) con China presenta un panorama contradictorio de potenciales y limitaciones. Destacan como aspectos positivos, según el análisis del TLC, el potencial de inversión extranjera y la posibilidad de transferencia de tecnología, que

bien gestionadas permitirían dinamizar la economía del país y modernizar el parque automotor. Se reconoce también la creación de empleo indirecto, principalmente en lo relacionado a los aspectos de distribución y postventa que podría compensar, aunque en parte, el efecto de la pérdida de empleos directos en la manufactura.

Dentro del análisis FODA, como potenciales positivos encontramos el acceso a tecnología de punta, las alianzas con las fábricas chinas y la introducción de vehículos eléctricos, que muestran un país en el mapa del sector industrial y en la búsqueda de la sostenibilidad (CEPAL, 2024). Sin embargo, esos potenciales positivos se oponen a gravísimos aspectos negativos como son la escasa capacidad innovadora local, la escasa capacidad de infraestructura industrial y la limitada producción nacional que limitarían la posibilidad del país de absorber/importar la tecnología (UNIDO, 2023).

Las amenazas, tales como la pérdida de empleos, el dumping y la creciente dependencia tecnológica y comercial hacia China, deben ser respuestas estratégicamente desde el Estado. Se requieren políticas de industria que refuercen las capacidades locales, promuevan los encadenamientos productivos y eviten una subordinación de ellos a otros agentes externos.

### **Comparación de precios promedio**

La Tabla 4 compara los precios promedio de diferentes tipos de vehículos entre China y Ecuador, destacando que los vehículos importados de China tienen costos significativamente más bajos, lo que afecta la competitividad del mercado local.

*Tabla 4: Comparación de precios promedio*

<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Precio Promedio China (USD)</b>	<b>Precio Promedio Ecuador (USD)</b>
<b>Sedan básico</b>	13,500	18,200
<b>SUV compacto</b>	17,000	23,500
<b>Camión ligero</b>	22,000	28,700
<b>Vehículo eléctrico</b>	16,000	26,000

*Elaborado por: el autor*

*Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), CINADEC (2024)*

La tabla comparativa muestra los valores medios de diferentes tipos de vehículos entre China y Ecuador, evidenciando una gran diferencia de valores que favorece a los productos chinos. Un sedán de gama baja, por ejemplo, cuesta USD 13,500 en China frente a los USD 18,200 de Ecuador. Por otro lado, un vehículo eléctrico, considerado clave para poder hacer la transición hacia una

economía más verde, muestra una gran diferencia de USD 16,000 en China frente a USD 26,000 en Ecuador. Estas diferencias no solo se deben a las economías de escala y subsidios de la industria automotriz de China, sino que también reflejan el alto costo en las etapas de ensamblaje, impuestos, logística y limitaciones tecnológicas en el país de acogida (OCDE, 2023).

Tal panorama afecta de manera fuerte la competencia en la industria automotriz nacional, que podría ver cómo su participación en el mercado se reduce frente a la importación de vehículos más asequibles y técnicamente más avanzados. Lo que podría mostrarse como una buena noticia para los consumidores, al poder acceder a vehículos más asequibles, puede llegar a ser un riesgo para el empleo, para la producción y para la autonomía industrial del mismo (UNCTAD, 2022). Por ello mismo, la apertura comercial debería alimentarse con políticas de desarrollo productivo, incentivos a la innovación, mejora de la eficiencia logística para poder reducir costes internos y fortalecer la industria en el país.

## **Discusión**

Un análisis exhaustivo del impacto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China en el sector automotriz evidencia una reestructuración del mercado nacional, en alguno de los sentidos, tanto en términos de competitividad, como de sostenibilidad industrial. El análisis de los gráficos y cuadros nos muestra cómo a corto plazo se va a intensificar la importación de patentes nacionales de vehículos chinos, encadenándose una serie de efectos negativos sobre la producción local, sobre el empleo directo y sobre la infraestructura industrial existente. A largo plazo el TLC podría abrir oportunidades a través de alianzas estratégicas, transferencia tecnológica y movilidad eléctrica, siempre y cuando haya políticas públicas que lo sustenten. La comparación de precios requiere de evidenciar el potencial de los vehículos chinos por el que el consumidor debe resultar beneficiado, pero arriesgándolo también a la viabilidad de fabricantes y ensambladores locales (OCDE, 2023).

En este sentido, el análisis FODA revela una significativa dependencia tecnológica o comercial que podría ser de mayor magnitud si no se trabaja la capacidad en innovación e infraestructura. De este modo, se resaltan nuevamente los factores estratégicos que se identifican a partir de las lecciones aprendidas por efecto del manejo tratado, que enfatizando en la inversión en I+D, en la capacitación del capital humano y en crear un ambiente propiciador de la industria automotriz verde (CEPAL, 2024). En definitiva, el TLC tiene como efecto que pueda ser posible una transformación,

aunque plantea también retos estructurales que exige de la coordinación del protagonismo del sector público, privado y académico articulando un nuevo modelo de desarrollo que no ponga en riesgo la soberanía productiva a partir de la apertura al comercio.

## Conclusiones

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China abre un punto de giro para la industria automotriz ecuatoriana según las oportunidades para acceder a tecnología, a vehículos eléctricos y al capital extranjero, pero también puede poner en jaque al Ecuador ante grandes riesgos estructurales. El argumento se puede apreciar a partir de datos que caracterizan a China como el proveedor con precios muy por debajo de todos los tipos de vehículos (hasta un 38% inferior en eléctricos), lo que beneficia a los consumidores ecuatorianos a costa de la sustentabilidad del sector automotor ecuatoriano (OCDE, 2023). A lo anterior se suman debilidades como infraestructura baja, escasa capacidad de innovación y dependencia tecnológica las cuales son visibles en el análisis FODA.

El tratado sirve como plataforma de desarrollo si se aplican estrategias industriales orientadas a invertir en I+D (85 %), en transferencia de tecnología (90 %), en educación del trabajo (80 %) y en el avance de la movilidad eléctrica (95 %), entre otros, factores estratégicos para transformar el sector. El gran reto está en encauzar las oportunidades hacia esa perspectiva de largo plazo que permita robustecer el tejido productivo nacional y no caiga en una subordinación pasiva al mercado chino.

## Referencias

1. Campos, E. C. (2 de 10 de 2020). Centro de Inovación y Creatividad Empresarial. Obtenido de <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/6330/n/>
2. Diaz, L. (6 de Diciembre de 2020). Youtube. Obtenido de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=inKAjM5mnzw&t=4s>
3. Doxrud, J. (1 de Junio de 2023). LibertyK. Obtenido de LibertyK: <https://www.libertyk.com/blog-articulos/2023/5/21/8-estructura-de-mercado-la-competencia-monopolstica>

4. Iglesias, E. (30 de Marzo de 2024). LA NACION. Obtenido de LA NACION:  
<https://www.lanacion.com.ar/autos/cuales-son-los-10-paises-donde-se-venden-mas-autos-en-el-mundo-nid30032024/>
5. Jaramillo, S., & Tonon, L. (1 de Julio de 2023). Revistas académicas UASB-E. Obtenido de Revistas académicas UASB-E:  
<https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/eg/article/view/4120/4154#:~:text=Seg%C3%BAn%20la%20OMC%2C%20349%20acuerdos,conclusi%C3%B3n%20acerca%20de%20los%20TLC.>
6. Martínez, C. (12 de Abril de 2024). RUTAMOTOR. Obtenido de RUTAMOTOR:  
<https://www.rutamotor.com/china-habria-subsidiado-por-millones-de-dolares-a-byd-para-superar-a-la-competencia/#:~:text=Uno%20de%20los%20principales%20beneficiados,por%20estos%20lados%20del%20mundo.>
7. Ministerio de Economía y Finanzas de Perú. (s.f.). Ministerio de Economía y Finanzas de Perú. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas de Perú:  
[https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=101051&lang=es-ES&view=article&id=474](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101051&lang=es-ES&view=article&id=474)
8. Mir, P. (21 de Julio de 2024). NATIONAL GEOGRAPHIC. Obtenido de NATIONAL GEOGRAPHIC: [https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/estos-son-paises-mas-poblados-mundo-2024-china-no-encabeza-lista\\_22826](https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/estos-son-paises-mas-poblados-mundo-2024-china-no-encabeza-lista_22826)
9. Moint. (9 de 05 de 2024). Obtenido de <https://moint.ec/tlc-ecuador-china-2024-vinculos-economicos-y-oportunidades-emergentes/>
10. Orús, A. (20 de Febrero de 2024). STATISTA. Obtenido de STATISTA:  
<https://es.statista.com/estadisticas/976363/ranking-de-paises-con-mayor-numero-de-vehiculos-electricos-del-mundo/>
11. Producción, M. d. (12 de 05 de 2023). Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/05/Preguntas-Frecuentes.pdf>
12. Producción, M. d. (1 de 05 de 2024). Obtenido de [produccion.gob.ec: : https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-entre-ecuador-y-china-entrara-en-vigencia-el-01-de-mayo/](https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-entre-ecuador-y-china-entrara-en-vigencia-el-01-de-mayo/)

13. Regalado-Pezúa\*, O. (11 de 12 de 2018). Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5608/560859050004/560859050004.pdf>
14. Rengifo, F. (2 de 06 de 2023). Facebook. Obtenido de [https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch\\_permalink&v=9639787736062327](https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=9639787736062327)
15. RT. (1 de Mayo de 2024). RT. Obtenido de RT: <https://actualidad.rt.com/actualidad/507918-entra-vigencia-tlc-ecuador-china>
16. SWI. (7 de Septiembre de 2023). SWI. Obtenido de SWI: <https://www.swissinfo.ch/spa/ecologistas-preocupados-por-el-tratado-de-libre-comercio-entre-ecuador-y-china/48794614>
17. Valdivia, C. S. (19 de 04 de 2024). Dialogue Earth:. Obtenido de <https://dialogue.earth/es/negocios/ecuador-china-tlc-tratado-libre-comercio-sudamerica/#:~:text=Por%20otra%20parte%2C%20casi%20desde,la%20regi%C3%B3n%20pueden%20verse%20for>
18. Valverde, J. O. (2022). Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/11875>
19. Vera, E. J. (2020). Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7486/1/T3271-MAE-Vera-Analisis.pdf>

© 2025 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).