



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

Julio Arturo López Benítez¹

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil. Facultad de Administración. Carrera de Comercio Exterior

jlopezbe@ulvr.edu.ec

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Julio Arturo López Benítez (2020): “Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, ISSN: 1696-8352, (octubre 2020). En línea: <https://www.eumed.net/rev/oel/2020/10/automoviles-chinos.html>

Resumen

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

¹ Estudiante de la Carrera de ingeniería en Comercio Exterior. Ejecutivo de ventas de TransGom Transporte de Carga Pesada en la Ciudad de Guayaquil con 5 años de experiencia.

Palabras clave: Importación, Mercado automotriz, Ecuador-China, Crecimiento económico

ANALYSIS OF THE EVOLUTION OF CHINESE AUTOMOBILE IMPORTS AND THEIR IMPACT ON THE NATIONAL MARKET, PERIOD 2015 - 2019

Abstract

This study was carry out as an analysis of the evolution of Chinese car imports and the underlying impact on the Ecuadorian market, defined over the period 2015 - 2019. The theoretical framework was presented with the presentation of reference studies on the international trade of the Ecuador in the automotive market, and the exchange relationship of vehicles with the Chinese market; The theory of economic growth that directly affects the growth of the national market was presented. The methodological review is exploratory and descriptive, the research approach is qualitative - quantitative, using the survey research technique and the 10-question questionnaire instrument, where the population was the automotive industry, specifically for the Association of Automotive Companies of Ecuador (AEADE), in the city of Guayaquil, and the sample was of 13 dealerships that meet these characteristics. The results obtained were that the importers and marketers of Chinese vehicles in the city of Guayaquil, 38.5% fully agree that the State does provide the facilities to promote their imports and 61.5% said they agrees that citizens have benefited from Chinese car imports. They have been able to market vehicles for all commercial segments with prices adapted to the local economy. The final report deals with the application of the ISI Model (Industrialization by Substitution of Imports) for commercial development in bilateral trade Ecuador - China

Keywords: Import, Automotive market, Ecuador-China, Economic growth

Introducción

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

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

interna derivada del aumento de los ingresos, una clase media en crecimiento y por las políticas industriales de apoyo del gobierno chino.

Es sobre tal escenario que el Ecuador se replantea la importancia de este mercado internacional, para la introducción de vehículos que aporten tecnología, variedad, innovación y precios asequibles para la población nacional, creando mayor competitividad de mercado y obligando al mercado automotriz nacional a dinamizar sus economías para adaptarse a la evolución de productos asequibles y de calidad. Por tanto, el presente estudio busca fomentar la competitividad de mercado en el sector automotriz nacional, creando además un espacio para el desarrollo y crecimiento de la industria local, como una herramienta complementaria en la expansión del mercado ecuatoriano.

Planteamiento del problema

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

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

A partir del año 2016, la industria automotriz ecuatoriana tuvo su año más complicado, ensamblando 26,000 unidades, frente a las 76,252 de 2010, debido al incremento de las importaciones de vehículos chinos que en la actualidad representan aproximadamente el 35% del mercado automotor nacional, dejando de lado a sectores de vehículos tradicionales, que han sido reemplazados en ventas debido a los costos de mercado con que ingresan los vehículos chinos al país sobre la base de cooperación entre China y Ecuador que se fortaleció en la última década, y que se intensificó comercialmente desde 2015 – 2017, presentando una desaceleración del intercambio comercial bidireccional desde 2018 – 2019, pero sin afectar a productos de tecnología como la importación de vehículos hacia Ecuador .

En consecuencia, el presente trabajo de titulación pretende evaluar la situación actual del mercado nacional automotor sobre la base de competitividad que ha planteado el mercado chino en la introducción de vehículos al Ecuador, como un elemento que ha revolucionado a la industria y al consumo nacional, sobre las bases de la relación costo – beneficio para la estimación del público objetivo proyectado y de su impacto en la economía nacional, considerando que la industria automotriz constituye uno de los rubros económicos más

importantes en la aportación del PIB nacional. Por lo que no se puede desestimar su incidencia en la generación de recursos que benefician a la sociedad en generación de empleo e innovación tecnológica, que es el plus que adhiere el mercado chino en el Ecuador.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar las importaciones de automóviles chinos determinando su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019, para fomentar la promoción del intercambio comercial bilateral.

Objetivos específicos

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

Justificación

El estudio se justifica con la finalidad de conocer la incidencia de las importaciones de vehículos procedentes de la República Popular China (en diferenciación de la República de China o conocida como Taiwán) en el mercado automotriz ecuatoriano, debido al impacto que ha tenido en el país, desplazando a industrias nacionales e internacionales reconocidas que operan en el Ecuador. por tal razón es esencial que la investigación del mercado de automóviles para el desarrollo del comercio exterior se fortalezca desde una perspectiva de aporte de innovación, tecnología y competitividad en el mercado nacional.

La importancia se refleja en los beneficios que generan las importaciones de estos vehículos, que aportan al intercambio de tecnología, renovación del parque automotor, mayor competitividad de mercado, fortalecimiento de la productividad en vehículos para desempeño de labores. Lo cual manifiesta un avance en el mercado nacional para el fortalecimiento de las relaciones comerciales internacionales del Ecuador, con el mayor mercado del mundo (China), por lo que, es de gran importancia que estas relaciones comerciales se desarrollen, manteniendo una balanza comercial equitativa que no reste competitividad al sector automotriz nacional, y continúe brindando vehículos nuevos, con calidad y tecnología de reconocimiento internacional.

La necesidad radica en la renovación de un mercado en constante evolución en todo el mundo, considerando que el segmento comercial de automóviles es uno de los de mayor crecimiento, competitividad e innovación que aporta productos de alta tecnología y capacidad al Ecuador, ofreciendo a la ciudadanía vehículos de todo tipo de gamas, que en marcas tradicionales resultan en elevadas cuantías. Por ello, la necesidad de fortalecer las relaciones comerciales entre China y Ecuador es fundamental para el desarrollo socioeconómico nacional,

sin dejar de observar el mantenimiento de las demás marcas importadoras de vehículos en el país, que deben mantener su posicionamiento de mercado y ofrecer productos competitivos en calidad y financiamiento para la sociedad en general.

Este estudio se adecua al acervo del conocimiento de comercio exterior, enfocado en las importaciones nacionales, específicamente de vehículos chinos que representa un segmento del comercio nacional significativo y fundamental para el desarrollo y movilidad de la población y producción, basados en el Convenio de Cooperación para la Promoción de Comercio, vigentes desde 2015 entre Ecuador y China, y que ha sido uno de los elementos esenciales para el fortalecimiento de intercambio productos chinos a Ecuador .

Marco teórico

Fundamentación teórica

Teoría del crecimiento económico de mercado

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

En contraste del concepto anterior de crecimiento económico (acumulación de riqueza) al agregar tecnología a la función de producción de Smith que contenía la tierra, el capital y la fuerza laboral como las únicas fuentes de crecimiento de la productividad . Más importante aún, sostiene que el crecimiento económico también emana del comercio exterior cuando los países producen y exportan bienes y servicios, en los que tienen la mejor ventaja comparativa. Sin embargo, los dos difieren en su opinión sobre el ritmo de crecimiento de la productividad en que el marco de Smith plantea un crecimiento acelerado, mientras que Ricardo postula un crecimiento decreciente con el tiempo. Smith, junto con Ricardo y Thomas Malthus con aportes de 1978, son considerados los pioneros de la teoría clásica del crecimiento económico .

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

La combinación independientemente de elementos de teorías clásicas y keynesianas de crecimiento económico (determinación de ingresos) como la inversión, el capital y los mercados incompletos, para desarrollar lo que luego se conocería como el modelo de crecimiento Harrod – Domar . Este modelo sostiene que el crecimiento económico de una nación depende no solo de sus tasas de ahorro, sino también de la medida en que puede minimizar sus niveles actuales de consumo. En este caso, el crecimiento económico se considera una consecuencia directa de la capacidad de un país para aumentar tanto sus ahorros como la relación entre capital y producto o PIB. Una ilustración de esto se muestra en la siguiente ecuación, donde Y

representa la producción nacional (PIB), ΔY representa el cambio en el PIB, y s es la relación de ahorro y k es la relación capital – producción.

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

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

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

Modelo de crecimiento económico de dos brechas en comercio exterior

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

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

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

En la formulación anterior, g representa el crecimiento del PIB, s es la relación de ahorro, f es el requisito de cambio de divisas y k es el nivel de *stock* de capital que se supone se da en el intercambio comercial. La teoría básicamente argumenta que el crecimiento en g resulta principalmente de aumentos en los niveles de s y f . Para muchos países en desarrollo, como Ecuador, es muy difícil lograr el crecimiento económico porque el ahorro y/o la brecha del comercio internacional es muy amplia. Por lo tanto, el comercio internacional (exportaciones e importaciones) es defendido como la solución para llenar la brecha bidireccional en un mundo integrado comercialmente y que necesita responder de manera constante y continua a la evolución del mercado globalizado y tecnológicamente cambiante en las demandas de productividad de calidad en todos los países del mundo. Fundamentados en ello, se puede estimar que las economías abiertas que participan en el comercio internacional tienen más probabilidades de reducir su brecha de ahorro de las entradas de capital extranjero que las que no participan en ninguna forma de actividad comercial externa (González, 2016).

Teoría tradicional del desarrollo comercial internacional

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

Teoría del crecimiento neoclásico de Solow

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

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

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

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

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

Crecimiento endógeno: Nueva teoría del desarrollo de comercio exterior

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

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

Escuela de crecimiento direccionado a las importaciones

Desde un punto de vista teórico, a diferencia del nexo entre crecimiento y exportación, la relación entre las importaciones y el crecimiento económico – productivo no es tan directa, principalmente porque las importaciones se consideran en gran medida como una fuga en el flujo circular del ingreso nacional, es decir, la mayor parte del gasto en importación reduce recursos de ingresos. Sin embargo, el comercio exterior desde la perspectiva de desarrollo comercial, económico y productivo con impacto en la sociedad, generalmente incide en las importaciones respecto del PIB, que emana del hecho de que las importaciones permiten a un país adquirir factores productivos que no puede producir por sí mismo y dentro de sus límites geográficos debido a la ausencia de la tecnología, mano de obra, habilidades, y factores de producción, como ejemplo, la fabricación integral de vehículos, que son objeto de importación por parte de América Latina y Ecuador desde China .

El impacto de las importaciones en el crecimiento socioeconómico ha dependido en gran medida de desbloquear respuestas a la pregunta de si el comercio internacional de conocimiento tecnológico promueve o no el logro de una mayor producción nacional entre y dentro de los países . Se considera que las importaciones son el principal conducto de difusión

en este comercio internacional de capital y tecnología porque no solo los conocimientos técnicos extranjeros importados tienen el potencial de aumentar los niveles de producción nacional, sino también porque las importaciones son un potente *proxy* de las interacciones económicas entre los ciudadanos de un país y sus contrapartes extranjeras. En conjunto con el análisis anterior, se estiman varios canales a través de los cuales las importaciones impactan en el crecimiento del PIB .

Crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial del Ecuador

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

La evolución de las importaciones en Ecuador en los últimos años evidencia que se han incrementado respecto a 2018, al igual que ocurre respecto a 2009 (en un análisis de 10 años) cuando fueron de US\$10.818,7 millones, que suponía un 30,52% de su PIB, como índice de desarrollo económico para un país en vías de desarrollo que ofrece ventajas de competitividad limitadas a políticas de comercio internacional que pueden ser observadas en un mercado globalizado. Por ello, el crecimiento impulsado por importaciones en el desarrollo comercial se estima desde una perspectiva de mercado que necesita de mayores ventajas y compromisos por parte del Estado en la redefinición de las políticas económicas y comerciales, en fomento de mayor productividad en el sector importador y exportador nacional.

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

Intercambio comercial Ecuador – China: Importaciones para desarrollo de comercio exterior

Las importaciones del Ecuador han mantenido un nivel de estabilidad como se ha podido observar en la comparativa de la última década, donde según datos del Estado, del Banco Central del Ecuador , específicamente desde 2015 – 2019, el país fortaleció sus relaciones

comerciales internacionales, especialmente con China, desde donde se implementó un proceso incremental para el intercambio de bienes y servicios entre los dos países . Este proceso de fortalecimiento de las relaciones comerciales se ha analizado sobre la relación entre el comercio internacional (importaciones y exportaciones) y el crecimiento económico tanto desde un punto de vista teórico como empírico.

A pesar de que estas teorías de crecimiento difieren en sus mecanismos de transmisión para el proceso de crecimiento comercial, todas ellas respaldan la premisa del desarrollo y expansión económica a través de la evolución de las importaciones y exportaciones del Ecuador, como instrumentos para posicionar al país dentro del mercado globalizado, por lo que, el intercambio comercial se ha visto favorecido hasta 2019, no solo con China, sino con socios comerciales tradicionales, como la Unión Europea y los Estados Unidos, y regionalmente el mercado latinoamericano y de la Comunidad Andina, donde se ha mantenido estable el intercambio de bienes y servicios con los países vecinos; por tanto, es clara la relación positiva entre las exportaciones y el crecimiento económico, y las importaciones y el crecimiento del PIB . La relación comercial entre Ecuador y China ha decrecido en el último año (2019) y primer trimestre de 2020, lo que ha afectado de manera significativa el intercambio comercial bidireccional, con gran incidencia directa para el PIB del Ecuador en previsión de su desarrollo comercial internacional.

En la figura 1 (anexo), se observa el descenso de las importaciones del Ecuador desde China, lo cual presenta un problema dentro de la relación comercial que podría afectar los intereses comerciales internos y externos del Ecuador y China de manera bidireccional . Es por ello, que desde el año 2019, a causa de la política económica – comercial del gobierno del Ecuador, se ha disminuido la relación comercial con China, afectando al normal desarrollo de la economía y el comercio entre ambos mercados, principalmente el ecuatoriano, debido a que depende del acceso a la tecnología e innovación de países como China que han facilitado el acceso de mercado, especialmente para un país de América Latina que ha emprendido en el camino del desarrollo productivo y económico para el posicionamiento en mercados internacionales, tanto en referencia a las exportaciones, como para las importaciones, en razón del objeto de estudio.

Marco metodológico

Tipo de investigación

La revisión metodológica es de tipo exploratoria y descriptiva . Exploratoria porque brinda la información necesaria, fundamentada en estadística y datos oficiales de importaciones de vehículos chinos frente a la competitividad de mercado que representa en el sector automotriz nacional, especialmente para la industria de vehículos, por lo que se plantea un estudio descriptivo, debido a que describe la situación actual de resultados bilaterales en los últimos cinco años de intensificación del comercio exterior entre Ecuador y China.

Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación es cualitativo – cuantitativo, con el objetivo de analizar la expansión y efectos de las importaciones de vehículos procedentes de la República Popular

China, por lo que, para obtener estos resultados que se formularán desde una revisión literaria y datos estadísticos de comercio exterior y datos específicos de importaciones de vehículos e industria automotriz nacional, lo cual se contrastará y cuantificará en el diseño metodológico de estudio, donde se aportará al acervo del conocimiento productivo, comercial, económico y social que reúne los resultados del intercambio de productos, bienes y servicios para la consecución de las metas y objetivos nacionales sobre los cuales se ha diseñado la política comercial actual.

Técnicas e instrumentos de investigación

La técnica de investigación es la encuesta, y el instrumento es un cuestionario de 10 preguntas realizado en escala Likert para cuantificar y analizar la información a obtener. La tabulación y análisis de la información se realizará en el programa SPSS, por tanto, se desarrollará una encuesta a los sectores intervinientes en el desarrollo y dinamismo comercial de importación y comercialización de vehículos chinos en la localidad.

Población y muestra

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

Por tanto, se tomará información de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador sobre datos específicos de importaciones de vehículos chinos al mercado nacional para su comercialización y sobre ello se realizará el análisis y contrastación de la información para el informe final. Según los datos de la AEADE, en la ciudad de Guayaquil existen alrededor de 13 concesionarias de vehículos chinos (Tabla 1 anexo).

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

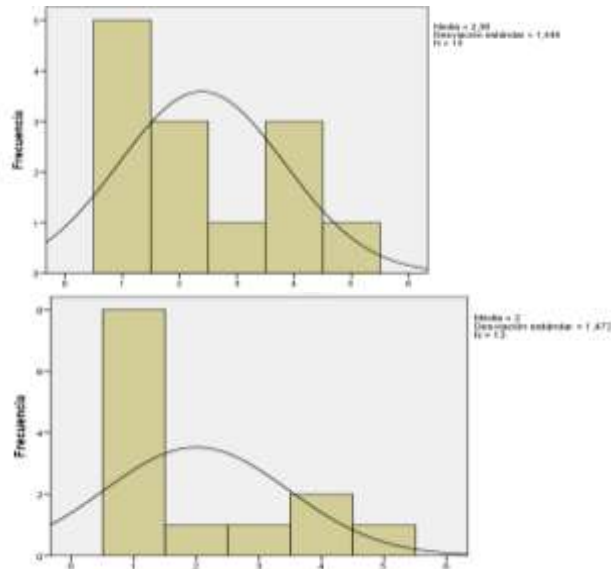
Resultados de encuesta

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

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

Figura 1

Facilidades para promoción de importaciones de automóviles chinos y Fomento de competitividad de mercado



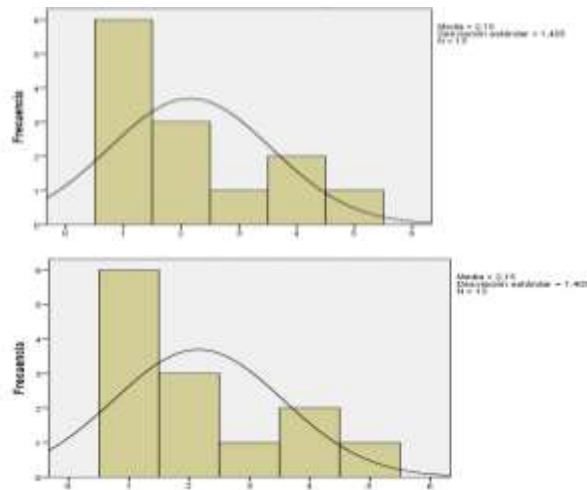
Nota. La imagen 1 representa las facilidades en la importación de automóviles chinos. La imagen 2 representa el fomento de la competitividad de mercado en relación a la importación y venta de los vehículos chinos.

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

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

Figura 2

Dinamización de la economía a través de oferta y demanda de vehículos chinos y Desarrollo de mercado en período 2015 – 2019



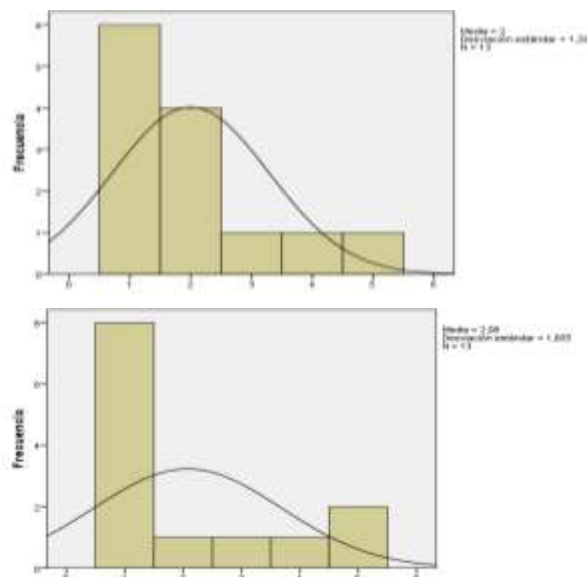
Nota. La imagen 3 representa la dinamización de la economía por medio de la oferta y demanda sobre los vehículos chinos. La imagen 4 presenta el desarrollo del mercado automotor entre los periodos de 2015 al 2019.

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

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

Figura 3

Mejoramiento de capacidad competitiva para mercado de automóviles y Facilidades adquisitivas para compradores de vehículos chinos



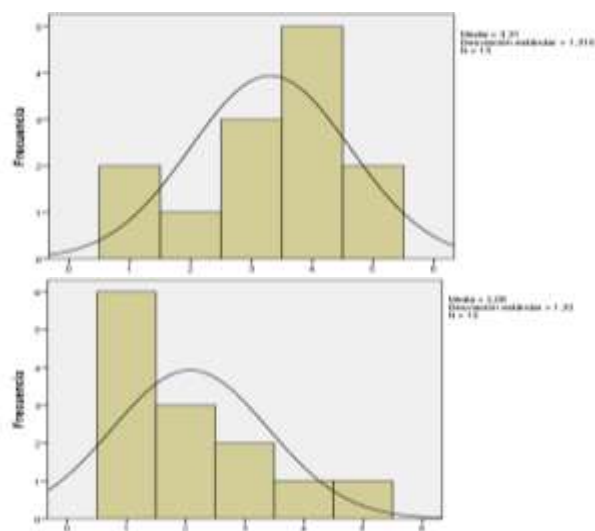
Nota. La imagen 5 representa el mejoramiento de la capacidad competitiva para el mercado automotor en el país. La imagen 6 representa las facilidades adquisitivas para compradores de vehículos chinos frente a vehículos de otro origen.

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

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

Figura 4

Incremento de calidad de vehículos chinos a través de normativa nacional y Beneficio de desarrollo económico – productivo de relaciones comerciales Ecuador – China



Nota. La imagen 7 representa el no incremento de la calidad de los vehículos chinos por medio a la normativa nacional porque ya lo poseen. La imagen 8 representa los beneficios de desarrollo económico y productivo de las relaciones comerciales entre Ecuador y China.

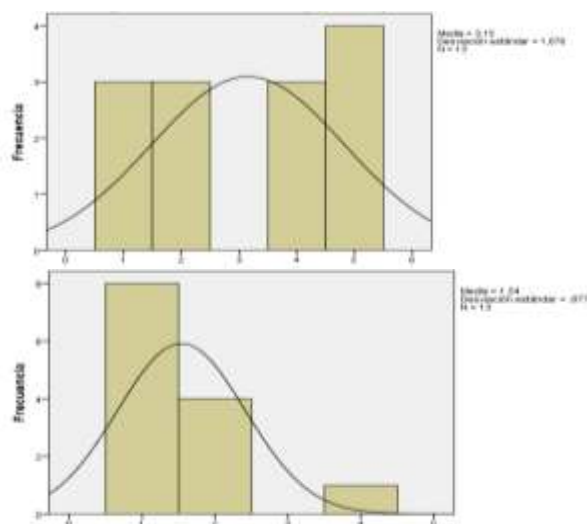
El 30,8% (4) dijo estar totalmente en desacuerdo en que Ecuador conforme un bloque comercial para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos, ya que consideran que el país ha negociado de manera adecuada el tema de importaciones de vehículos chinos. Esto ha sido contrastado con un 23,1%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

El 61,5% (8) de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo en que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos, ya que, a través de ello, se han podido comercializar vehículos para todos los segmentos comerciales con precios que puedes ser adaptados a la economía local para todos los estratos económicos de las familias

ecuatorianas. Por tanto, además de asequibilidad, también representan competitividad, variedad e innovación para todos los gustos de los clientes.

Figura 5

Formación de frente comercial de bloque CAN para negociación de importaciones de vehículos chinos y Beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales



Nota. La imagen 9 representa la formación de frente comercial de bloque de la CAN para la negociación de importación de vehículos chinos en la que no la ven necesaria. La imagen 10 representa el beneficio de mayor acceso y asequibilidad a vehículos de todos los segmentos comerciales el cual ha sido positivo.

Diagnóstico de estado situacional actual

Habiendo revisado los resultados de la encuesta realizada a 13 importadores y comercializadores de vehículos chinos, miembros de AEDE en la ciudad de Guayaquil, se puede diagnosticar el estado situacional actual, como un mercado estable y creciente para la relación comercial bilateral, que aún puede ser mejorada en competitividad, debido a la relación calidad – precio, frente a las demás marcas del mercado automotor en el Ecuador. Sobre ello, cabe mencionar que la relación comercial con China ha presentado dos etapas, donde la primera se estima para el periodo 2015 – 2017, como una de las de mayor crecimiento, y desde 2018 – 2019, como el inicio del descenso en cuanto a los indicadores económicos de intercambio comercial en las importaciones del Ecuador que en diciembre de 2019, que cerró en US\$321 millones de dólares en comparación con el inicio del mismo año, en enero 2018, con US\$426 millones de dólares, lo que demuestra el índice de descenso que representa para el sector comercial nacional de manera general, pero que en el escenario de las importaciones de vehículos procedentes de este país, tiene una particularidad .

La particularidad del intercambio comercial en la importación de vehículos chinos es precisamente que, para este sector de la economía bidireccional entre ambos países, no ha tenido mayor impacto en el comercio internacional del sector automotriz, debido a que en la

segunda etapa comercial 2015 – 2019, la industria de ensamblaje ecuatoriana cayó 77% debido al incremento de importaciones de vehículos chinos del primer período 2015 – 2017 y a partir de esa fecha fue ocupada en su mayoría por vehículos importados desde China, lo cual produjo que las importaciones de vehículos se incrementen en 70,654 vehículos chinos en 2019, frente a los 52,982 vehículos importados desde China en 2015 , presentando con ello, un incremento del sector comercial automotor, que aportó y aporta mayor asequibilidad a los vehículos en todas las gamas y segmentos de mercado, ofreciendo una variedad de vehículos con precios competitivos e innovación tecnológica, que fomenta la renovación del parque automotor ecuatoriano y beneficia a los consumidores nacionales (tabla 2 anexo).

Informe final

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

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

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

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

Estructura de desarrollo comercial en importaciones de automóviles chinos

La lógica detrás del modelo propuesto para este estudio (ISI), se basa en los vínculos hacia adelante y hacia atrás en los procesos comerciales de las importaciones de vehículos entre Ecuador y China, sobre una economía de escala, donde los productos ecuatorianos del sector automotriz puedan ser reemplazados a precios competitivos en el mercado interno, y así poder

importar lo estrictamente necesario para el mercado interno, equiparando la balanza comercial entre ambos países.

El proceso de fabricación que transforma alrededor de 17 metales primarios en la estructura que finalmente se convierte en un automóvil requiere más de 120 etapas; además, la densidad (número de etapas) del proceso de fabricación también influye en el valor agregado del producto final y, por lo tanto, en el precio final. Sobre ello, se clasifican las siguientes etapas de producción en 4 sectores de bienes industriales interrelacionados al sector comercial de importaciones y comercialización de vehículos, para los cuales el modelo propuesto pretende fortalecer en competitividad de mercado interno (figura 2 anexo)

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

Estrategia de importación

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

Para determinar la estructura basada en el modelo propuesto, se debe considerar el enfoque que las empresas automotrices han adoptado, en base a una estrategia de perspectiva global en su operación. El crecimiento de la industria automotriz, especialmente en la última década de comercio exterior agresivo por parte de China, lleva a la presencia de todos los competidores en prácticamente todos los rincones del mundo, por lo que, al centrarse en plataformas comunes y módulos intercambiables, las empresas productoras de piezas, repuestos, línea de ensamblaje, como productos sustitutivos a las importaciones entre Ecuador hacia China, pueden realizar una implementación más rápida y de menor costo de nuevas soluciones en toda la gama de productos, al tiempo que adaptan los vehículos a una multitud de gustos y preferencias de los consumidores en el país y equipara la balanza comercial (tabla 3 anexo).

lo que se desea implementar a través del modelo ISI, es la sustitución de productos que sí existen en la industria nacional para promover así, el crecimiento de mercado, creación de plazas de empleo, tecnificación e industrialización de la matriz productiva nacional y reducción de la dependencia industrial del sector automotriz en importaciones de automóviles chinos. En

contraste con esto, los datos comerciales se informan en términos de código arancelario, que está armonizado al nivel de 6 dígitos en todos los países, donde el sector automotriz consta de 82 códigos de nivel de 6 dígitos y la naturaleza de la segmentación coincide con los tipos de datos de producción para implementar un proceso de sustitución armonizado.

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

Ejecución de modelo ISI de desarrollo comercial

Esta propuesta toma como punto de partida, el modelo de desarrollo de comercio internacional con el enfoque ISI, que plantea estrategias de desarrollo industrial para el Ecuador, con una perspectiva para el crecimiento económico y comercial tanto interno como externo (figura 3 anexo). para la ejecución del modelo ISI propuesto en este estudio se plantea en primer lugar una variación considerable en el nivel de desarrollo económico, la demografía básica y los niveles de ingresos. Es axiomático que estas cuestiones determinan los tipos de actividad económica, la estructura industrial nacional y la inversión extranjera directa asociada a ellas, lo que refleja la estructura económica y la naturaleza de las capacidades tecnológicas del país. Por ello, se puede distinguir entre cuatro etapas de acumulación de conocimiento: la etapa de actualización, la etapa de recuperación, etapa de intercambio prefronterizo y etapa de intercambio de fronteras (tabla 4 anexo).

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

Conclusiones

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

automotriz ecuatoriano. Asimismo, el primer objetivo específico revisó la literatura del crecimiento económico y su relación con el comercio internacional, determinando el modelo de crecimiento de dos brechas para el comercio exterior. Además, se revisó las importaciones en el desarrollo comercial del Ecuador frente al mercado internacional más grande de Asia, y uno de los más grandes del mundo.

El segundo objetivo específico, diagnosticó el estado situacional actual de las importaciones de automóviles chinos en el mercado nacional en el periodo 2015 – 2019, sobre lo que, se presentó que la relación comercial con China determinó dos etapas, donde la primera se estima para el periodo 2015 – 2017, como una de las de mayor crecimiento, y desde 2018 – 2019, como el inicio del descenso en cuanto a los indicadores económicos generales de intercambio comercial en las importaciones del Ecuador que en diciembre de 2019, que cerró en US\$321 millones de dólares en comparación con el inicio del mismo año, en enero 2018, con US\$426 millones de dólares. Esto produjo que en la primera etapa las importaciones sean de 70,654 vehículos chinos en 2019, frente a los 52,982 vehículos importados desde China en 2015, presentando con ello, un incremento del sector comercial automotor, que resultó en la no afectación de este segmento de mercado importador, como una excepción del descenso de las importaciones entre Ecuador y China, que debe ser observado para promover la competitividad interna del mercado sin descuidar a los otros segmentos del comercio bidireccional.

Finalmente, el último objetivo específico planteó una propuesta de modelo de desarrollo comercial a través del enfoque ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones), que promueve el desarrollo del mercado y la industria nacional con productos sustitutos derivados del sector industrial y comercial automotriz para promover el crecimiento económico y productivo de la dinamización de divisas generadas por productos que puedan ser desarrollados y elaborados en el Ecuador, como componentes complementarios de los vehículos chinos de importación, tales como repuestos, piezas de recambio, componentes, etc. Asimismo, se fomenta la equiparación y mayor equidad de la balanza comercial entre China y Ecuador, que actualmente es negativa para el país, situación que debe ser observada en el desarrollo y consecución de las metas e intereses productivos y de desarrollo del comercio internacional para el mercado y la industria ecuatoriana.

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

Referencias

- Aguilar, P. M., Maldonado, D. B., & Solorzano, S. S. (Febrero de 2020). Incidencia de la Balanza Comercial en el crecimiento económico del Ecuador: Análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 1980 - 2017. *Revista Espacios*, 41(3), 5.
- Aguirre, C. (Mayo de 2016). Implicaciones del Comercio Internacional desde la teoría de Adam Smith y David Ricardo. (PUCE, Ed.) *Revista de Economía y Finanzas Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador*, 7(3), 8.
- Álvarez, M., & Hernández, D. Á. (Julio de 2015). Una revisión crítica a los modelos básicos de crecimiento económico. Fortalecimiento del comercio internacional en América Latina. *Revista Denarius de Economía y Comercio Internacional de la Universidad Nacional Autónoma de México*, 16(7), 194.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Desarrollo de la industria y comercio de vehículos en el Ecuador*. Informe anual, AEDE, Quito.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2019). *Desarrollo Industrial del sector automotriz ecuatoriano*. Informe anual, Departamento de Registro Empresarial, Guayaquil.
- Banco Central del Ecuador. (2019). *Importación de Vehículos procedentes de la República Popular China*. Informe anual, BCE, Departamento de Estadísticas, Quito.
- Banco Central del Ecuador. (2020). *Estadísticas de Comercio Exterior (2009 - 2019)*. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Quito: SENA E.
- Bernal, J. R. (2018). *La tasa de crecimiento garantizada como Harrod como Ley del crecimiento económico para el fortalecimiento de las exportaciones e importaciones. Una comprobación empírica*. Artículo científico, Universidad de La Salle, Programa de Maestría en Economía y Finanzas Internacionales. Énfasis en Comercio Internacional, Bogotá.
- Consejo Chino para la Promoción del Comercio. (2015). *Convenio de Cooperación para la Promoción de Comercio Ecuador - China*. Convenio de Cooperación Comercial Bilateral China - Ecuador, Ministerio de Relaciones Exteriores; Consejo Chino para la Promoción del Comercio, Beijing.
- Enriquez, I. (Septiembre de 2018). El modelo económico de Adam Smith y el papel que le asigna a las instituciones y al Estado en la economía. *Revista de Ciencias Económicas y Comercio Internacional de la Universidad Francisco Marroquín*, 14(6), 26.
- Escalona, J. C., & Escamilla, M. R. (2018). *Crecimiento de la economía internacional: Una revisión metodológica-empírica del comercio exterior*. Universidad Autónoma del Estado de México, Programa Doctoral en Relaciones Internacionales para Economía en Comercio Exterior. México D.F.: UAEM.
- Federación Ecuatoriana de Exportadores. (s.f.). *Exportaciones e Importaciones entre Ecuador y la República Popular Democrática de China*. Informe anual, Fedexpor, Quito.

- Fondo Monetario Internacional. (2019). *La liberalización del comercio mundial y los países en desarrollo*. Informe de desarrollo económico - comercial mundial 2009 - 2019 , FMI, Departamento de Comercio Internacional y Economía Mundial, Nueva York.
- Galarza, P. J., & Ibarra, O. (2018). *Efectos de las restricciones aduaneras de importaciones de vehículos chinos en Guayaquil*. Universidad San Francisco de Quito, Escuela de Ingeniería en Comercio Exterior. Quito: USFQ.
- González, J. A. (2016). *El comercio exterior y el crecimiento económico* . Artículo científico, Universidad de Guadalajara, Maestría en Comercio Exterior, México D.F.
- Guerrero, D. A., & Villavicencio, P. (2015). *Estudio de la importación de repuestos automotrices para vehículos Volkswagen desde la República Popular China, para la comercialización de las distribuidoras del sector sur del Distrito Metropolitano de Quito*. Investigación científica, Universidad Internacional SEK, Escuela de Maestría en Ciencias Económicas. Especialización en Comercio Internacional, Quito.
- Hernández, C. (2016). *La teoría del crecimiento endógeno y el comercio internacional*. Universidad Complutense de Madrid, Programa Doctoral en Comercio Internacional y Estudios Económicos. Madrid: Escuela Universitaria de Ciencias Económicas y Empresariales.
- Jordana, J., & Ramió, C. (2020). *Diseños institucionales y gestión de la política comercial exterior en América Latina*. Informe de Comercio Internacional BID, Banco Interamericano de Desarrollo, División de Integración, Comercio y Asuntos Hemisféricos, Nueva York.
- Kreimerman, R. (Diciembre de 2017). Contexto económico en América Latina. Perspectivas y tendencias para la transformación del comercio internacional. *Revista Transformación Económica Comercial Internacional de la Fundación Friedrich Ebert Stiftung*, 11(7), 6.
- Maridueña, Á. (2017). *Efecto de la apertura comercial en el crecimiento económico. La estructura productiva, el empleo, la desigualdad y la pobreza en el Ecuador*. Artículo científico, Universidad de Buenos Aires, Departamento de Macroeconomía en Comercio Internacional , Buenos Aires.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2020). *Medidas de mitigación para frenar el impacto del descenso en las importaciones - exportaciones de Ecuador con China*. Quito: MCE.
- Montoya, L. A., & Portilla, L. M. (Agosto de 2019). Teoría económica clásica acercada a la actualidad. *Revista Scientia et Technica de la Universidad Tecnológica de Pereira*(42), 121.
- Morente, F. V., & Domínguez, E. B. (2017). *Modelo dinámico Harrod - Domar en el Comercio Internacional*. Investigación científica, Universidad de Sevilla, Programa Doctoral en Comercio Internacional y Economía de Mercado, Sevilla.
- Pinto, A., & Lahera, E. (Marzo de 2017). La liberalización comercial en América Latina. *Revista de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, 11(2), 41.
- Sampieri, R. H., Fernández, C., & Baptista, P. (2017). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed., Vol. II). México D.F., México: McGraw-Hill.

- Vásquez, M. C., Mendoza, A., & González, B. P. (Noviembre de 2019). Inversión extranjera directa, apertura económica y crecimiento económico en América Latina. Desarrollo del Comercio Exterior. (U. N. México, Ed.) *Revista de Economía y Finanzas Internacionales*, 64(1), 26.
- Versoza, L. M. (Febrero de 2017). Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010 - 2015 y su impacto en el comercio exterior. *Revista de Comercio Exterior Innova de la Universidad Internacional del Ecuador*, 2(1), 11.
- Villareal, A., Granizo, N., & Vivero, M. B. (2020). *Boletín Macroeconómico de Importaciones y Exportaciones del Ecuador*. Asociación de Bancos del Ecuador. Quito: AsoBanca.

Apéndices

Apéndice A. Encuesta



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
 DE GUAYAQUIL
 FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
 CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

Tema	Análisis de la evolución de las importaciones de automóviles chinos y su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019.
Objetivo	Analizar las importaciones de automóviles chinos determinando su impacto en el mercado nacional, período 2015 – 2019, para fomentar la promoción del intercambio comercial bilateral.
Muestra	13 importadores de vehículos chinos, gerentes de concrecionarias comercializadoras de vehículos chinos en Guayaquil, miembros de AEDE.
Fecha	Martes 1 de septiembre a viernes 4 de septiembre de 2020.
Hora	10H00 a 15H00, martes a viernes
Instrucciones	Señale con una (X) según su respuesta: 1=Totalmente de acuerdo; 2=Parcialmente de acuerdo; 3=Indiferente; 4 Parcialmente en desacuerdo; Totalmente en desacuerdo.

ENCUESTA

No.	Pregunta	1	2	3	4	5
1	¿Considera usted que el Estado brinda las facilidades necesarias para promover las importaciones de automóviles chinos?					
2	¿Está usted de acuerdo en que se fomente mayor competitividad de mercado, a través de las importaciones de automóviles chinos para la comercialización local?					
3	¿Considera usted que las importaciones de automóviles chinos motivan la dinamización de la economía a través de la oferta y demanda de vehículos para todos los niveles adquisitivos?					
4	¿Está usted de acuerdo en que el mercado nacional de vehículos ha impulsado su desarrollo desde el periodo 2015 – 2019 con la introducción de un mayor número de marcas de automóviles chinos?					
5	¿Considera usted que la importación de vehículos chinos ha mejorado la capacidad competitiva para todo el mercado de automóviles del Ecuador?					
6	¿Estima usted que el mercado de automóviles chinos brinda mayores facilidades adquisitivas a los compradores frente a vehículos de otras procedencias?					

-
- 7** ¿Cree usted que el Estado debe fomentar mayor intercambio comercial a través de las importaciones de automóviles con un incremento de calidad definido en la normativa nacional?
- 8** ¿Considera usted que las relaciones de comercio exterior del Ecuador con China han beneficiado al desarrollo económico y productivo del mercado de automóviles local?
- 9** ¿Está usted de acuerdo en que Ecuador debería formar un frente comercial de bloque con los demás países de la región (CAN) para negociar la relación calidad – precio de vehículos chinos para las importaciones?
- 10** ¿Considera usted que la ciudadanía se ha beneficiado con las importaciones de automóviles chinos al tener mayor acceso a vehículos para todos los segmentos comerciales con precios asequibles?
-

Apendice B. Datos de empresas importadoras en Guayaquil

Tabla B1.

Descripción de concesionarios – importadores de vehículos chinos en Guayaquil

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

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

Tabla B2.

Situación actual de mercado de vehículos chinos

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

11	BYD	307	272	-11%
12	Dongfeng	168	258	54%

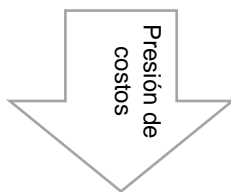
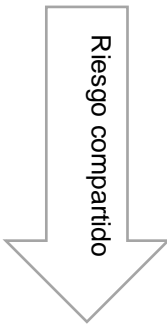
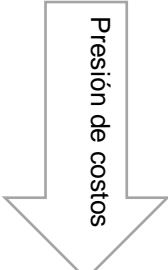
Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2019)

Apéndice C. Propuesta de modelo ISI

Tabla C1.

Estrategia de importación por sustitución

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

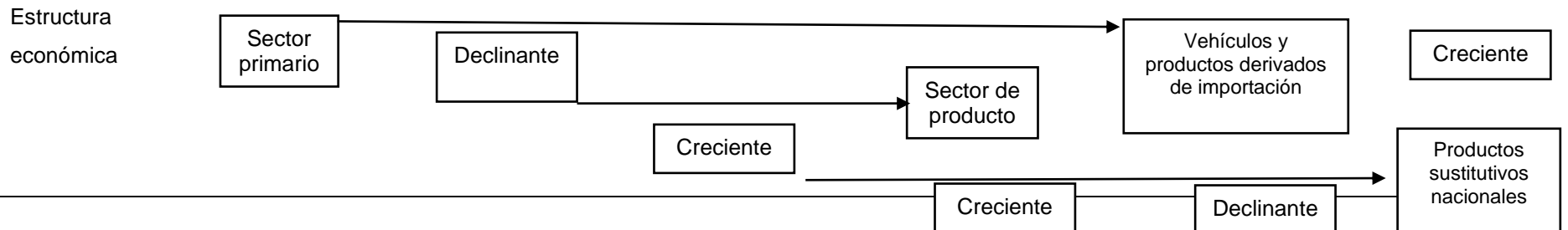


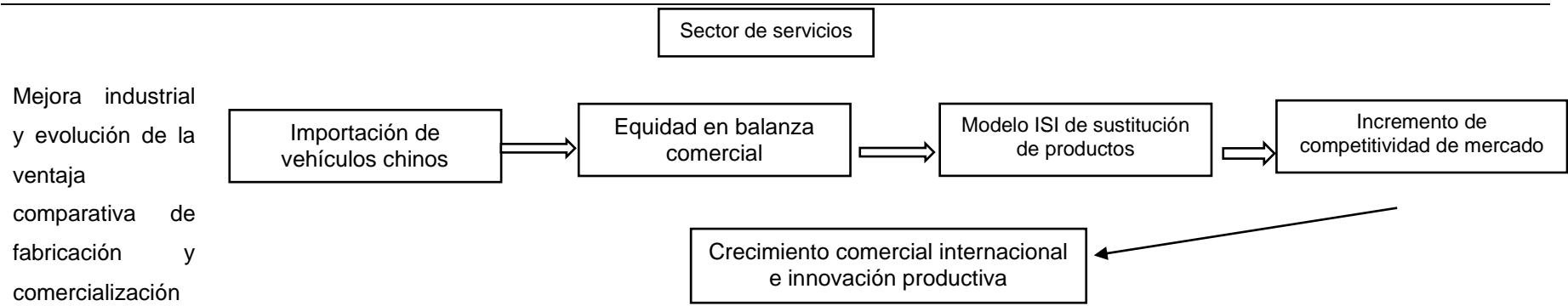
Elaborado por: Julio Arturo López Benítez

Tabla C2.

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

	Etapa de actualización	Etapa de recuperación	Etapa de intercambio prefronterizo	Etapa de intercambio de fronteras
Capacidades tecnológicas y de absorción	Exportaciones de materias primas basadas en recursos naturales. Sin capacidades tecnológicas, poca o ninguna infraestructura básica. Instituciones subdesarrolladas, pocas empresas nacionales con capacidad tecnológica: entrada de IED escasa o nula o sin IED hacia el exterior.	Infraestructura básica o genérica, creciente capacidad de imitar. Dedicado a la fabricación de bajo valor añadido, a menudo como proveedor de productos sustitutivos. Crecimiento de la industria nacional en sectores de apoyo y afines. Aumento de la IED hacia el exterior.	Infraestructura de conocimiento cada vez más especializada. Disminución del potencial de imitación y adaptación. Mayor integración en redes de producción globales basadas en la eficiencia. Fuerte industria nacional, avance hacia el desarrollo industrial. Aumento del uso de redes para lograr modularidad. Aumento de la IED hacia el exterior.	Las oportunidades tecnológicas se basan principalmente en la innovación y la colaboración a largo plazo, traspasando las fronteras del conocimiento. Importante actividad de I + D interna por parte de empresas nacionales y extranjeras. Salida de IED para aumentar la capacidad interna y uso creciente de alianzas y redes de I + D. Fuerte infraestructura de conocimiento. Uso creciente de la subcontratación a países en etapas iniciales de actividades de menor valor agregado.





Elaborado por: Julio Arturo López Benítez

Apéndice D. Datos de importaciones de consumo Ecuador - China

Figura D1.

Importaciones de consumo entre Ecuador y China en miles de millones de dólares (2019 – primer trimestre 2020)



Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2020)

Apéndice E. Productos de sustitución para componentes de importación de vehículos chinos



Apéndice F. Ejecución del modelo ISI de desarrollo comercial

