



Oportunidades y desafíos en las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China a Ecuador

Opportunities and challenges in the import of automotive accessories
and parts from China to Ecuador

*Oportunidades e desafios na importação de acessórios e peças automotivas
da China para o Equador*

ARTÍCULO ORIGINAL



Paola Elizabeth Michelena Hinojosa
paola.michelenah@ug.edu.ec

Carlos Alberto Pazmiño Paredes
carlos.pazminop@ug.edu.ec

Universidad de Guayaquil. Facultad de Ciencias Administrativas. Guayaquil, Ecuador

Escanea en tu dispositivo móvil
o revisa este artículo en:

<https://doi.org/10.33996/revistaneque.v9i23.218>

Artículo recibido: 10 de noviembre 2025 / Arbitrado: 15 de diciembre 2025 / Publicado: 16 de enero 2026

RESUMEN

En el contexto del comercio exterior ecuatoriano, las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China son de gran relevancia estratégica. El objetivo de este estudio es examinar las oportunidades y desafíos en las importaciones de los principales accesorios y partes automotrices desde China hacia Ecuador durante el periodo 2018–2024. Para ello, se aplicó un enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental, descriptivo y longitudinal, utilizando datos oficiales del Banco Central del Ecuador, SENAE y UN Comtrade. Los resultados evidencian una contracción en 2020 por la pandemia, seguida de una recuperación sostenida, impulsada por la demanda tecnológica y la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio en 2023. Se concluye que, si bien existen oportunidades en la reducción de costos y diversificación, persisten desafíos vinculados a la dependencia comercial, los riesgos logísticos y el cumplimiento normativo, cuya gestión es clave para la competitividad empresarial.

Palabras clave: Accesorios automotrices; Clasificación arancelaria; Comercio China–Ecuador; Importaciones automotrices; Oportunidades comerciales

ABSTRACT

In the context of Ecuadorian foreign trade, imports of automotive parts and accessories from China are of great strategic importance. The objective of this study is to examine the opportunities and challenges in imports of key automotive parts and accessories from China to Ecuador during the period 2018–2024. A quantitative approach was used, with a non-experimental, descriptive, and longitudinal design, utilizing official data from the Central Bank of Ecuador, SENAE (National Customs Service of Ecuador), and UN Comtrade. The results show a contraction in 2020 due to the pandemic, followed by a sustained recovery driven by technological demand and the entry into force of the Free Trade Agreement in 2023. It is concluded that, while opportunities exist in cost reduction and diversification, challenges persist related to trade dependence, logistical risks, and regulatory compliance, the management of which is key to business competitiveness.

Key words: Automotive parts and accessories; Tariff classification; China–Ecuador trade; Automotive imports; Business opportunities

RESUMO

No contexto do comércio exterior equatoriano, as importações de autopeças e acessórios da China são de grande importância estratégica. O objetivo deste estudo é examinar as oportunidades e os desafios nas importações de autopeças e acessórios essenciais da China para o Equador durante o período de 2018 a 2024. Foi utilizada uma abordagem quantitativa, com um delineamento não experimental, descritivo e longitudinal, utilizando dados oficiais do Banco Central do Equador, do SENAE (Serviço Nacional de Alfândega do Equador) e da UN Comtrade. Os resultados mostram uma contração em 2020 devido à pandemia, seguida por uma recuperação sustentada impulsionada pela demanda tecnológica e pela entrada em vigor do Acordo de Livre Comércio em 2023. Conclui-se que, embora existam oportunidades na redução de custos e na diversificação, persistem desafios relacionados à dependência comercial, aos riscos logísticos e à conformidade regulatória, cuja gestão é fundamental para a competitividade empresarial.

Palavras-chave: Autopeças e acessórios; Classificação tarifária; Comércio China–Ecuador; Importações automotivas; Oportunidades de negócios

INTRODUCCIÓN

El comercio internacional de partes y accesorios automotrices constituye un componente estratégico para las economías en desarrollo, especialmente en aquellos países cuya estructura productiva presenta una alta dependencia de bienes manufacturados importados. En el contexto global contemporáneo, China se ha consolidado como uno de los principales proveedores de bienes industriales, debido a su competitividad en costos de producción, economías de escala, desarrollo tecnológico y capacidad de integración en las cadenas globales de valor (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2023; Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD], 2022).

Esta posición de China se ha extendido significativamente a América Latina, donde la dinámica comercial se ha intensificado particularmente en los sectores tecnológico y automotriz. De acuerdo con estadísticas recientes de Naciones Unidas, China se ha posicionado como uno de los principales orígenes de importación de bienes manufacturados para la región, incluyendo componentes y accesorios automotrices (UN Comtrade, 2024). En este marco, Ecuador no ha sido ajeno a este proceso. Según datos oficiales del Banco Central del Ecuador (BCE, 2024), las importaciones correspondientes a los capítulos 85 (máquinas y aparatos eléctricos) y 87 (vehículos automóviles, partes y accesorios) representan una proporción significativa de las importaciones no petroleras del país, lo que evidencia la relevancia del sector automotriz dentro de la estructura del comercio exterior ecuatoriano.

Durante el período 2018-2024, las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices provenientes de China han presentado una evolución influenciada por diversos factores externos e internos. En particular, en el año 2020 se registró una contracción significativa del comercio internacional como consecuencia de la pandemia de COVID-19, asociada a interrupciones en las cadenas globales de suministro, restricciones al transporte marítimo y una reducción temporal de la demanda (UN Comtrade, 2024; OMC, 2021). No obstante, a partir de 2021, los flujos de importación muestran una recuperación progresiva, en concordancia con la reactivación económica y la normalización gradual de los procesos logísticos internacionales.

Complementariamente, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China en el año 2023 introdujo reducciones arancelarias y nuevas condiciones de acceso al mercado para diversos bienes industriales, incluidos accesorios y partes automotrices, generando implicaciones directas sobre los costos de importación y la competitividad de los importadores ecuatorianos (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023; BCE, 2024).

Sin embargo, la revisión de antecedentes evidencia que una parte importante de los estudios y reportes disponibles se limita a la presentación de cifras agregadas de importaciones, sin integrar de manera sistemática el análisis de la clasificación arancelaria a nivel de subpartida nacional (HS10) y sus implicaciones para la gestión empresarial. Desde la perspectiva de la administración de empresas, esta situación representa un problema relevante, ya que los importadores de accesorios y partes automotrices enfrentan dependencia de un origen dominante de suministro, exigencias regulatorias y riesgos logísticos, financieros y de calidad. Simultáneamente, existen oportunidades asociadas a la reducción de aranceles, la diversificación del portafolio y el aprovechamiento de economías de escala en el comercio con China (Banco Central del Ecuador [BCE], 2024; Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos [OECD], 2021).

En consecuencia, surge la necesidad de desarrollar un análisis que examine la evolución de las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices desde China durante el período 2018-2024, integrando la clasificación arancelaria, la dinámica de los flujos comerciales y sus implicaciones gerenciales. Este enfoque, además de aportar un análisis descriptivo actualizado, proporciona criterios relevantes para la planificación estratégica, la gestión de costos y la mitigación de riesgos en las empresas importadoras del sector automotriz en Ecuador.

En el contexto ecuatoriano, el mercado de accesorios y partes automotrices se caracteriza por una demanda sostenida y una alta rotación de productos, lo que lo convierte en un espacio relevante para el desarrollo de nuevos emprendimientos y pequeñas empresas vinculadas al comercio exterior. En este escenario, el análisis de las importaciones provenientes de China adquiere especial importancia, ya que permite identificar ventajas asociadas a costos competitivos, diversidad de oferta y acceso a proveedores globales, así como barreras relacionadas con regulaciones aduaneras, estándares de calidad, tiempos de entrega y la dependencia de un origen dominante de suministro.

El período 2018-2024 comprende eventos disruptivos como la pandemia de COVID-19, cambios en políticas comerciales y fluctuaciones logísticas que han impactado directamente en la dinámica de las importaciones y generan aprendizajes relevantes para la gestión empresarial.

En términos conceptuales, el comercio exterior se refiere al intercambio de bienes y servicios que realiza un país con el resto del mundo, mientras que el comercio internacional constituye el marco más amplio que analiza las relaciones económicas entre naciones, los flujos comerciales, los acuerdos comerciales y las normas que los regulan. Desde la perspectiva económica y empresarial, el comercio internacional permite a los países acceder a bienes que no producen internamente o que pueden obtener a menores costos relativos, contribuyendo a una mayor eficiencia productiva y al bienestar del consumidor (Krugman, Obstfeld y Melitz, 2018; Paredes, 2020).

Precisamente, en economías en desarrollo como la ecuatoriana, el comercio internacional cumple un rol estratégico, dado que una parte significativa de la demanda interna de bienes manufacturados, tecnológicos y automotrices se satisface a través de importaciones. En este contexto, el análisis del comercio exterior no solo tiene implicaciones macroeconómicas, sino también una relevancia directa para la administración de empresas, particularmente en aspectos de planificación estratégica, estructura de costos, gestión del abastecimiento y competitividad empresarial (Villacís, 2019).

Fundamentalmente, el análisis de las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China hacia Ecuador se sustenta en diversas teorías del comercio internacional que permiten explicar la dinámica de los flujos comerciales y sus implicaciones para la gestión empresarial. En primer lugar, la teoría de la ventaja comparativa, planteada por David Ricardo, sostiene que los países tienden a especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes en los que poseen menores costos relativos. En el contexto actual, esta teoría explica la posición de China como uno de los principales proveedores mundiales de accesorios automotrices, debido a sus economías de escala, eficiencia productiva y capacidad tecnológica, factores que se reflejan en precios altamente competitivos en el mercado internacional (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2023; UN Comtrade, 2024).

En segundo lugar, el enfoque de las cadenas globales de valor permite comprender cómo la producción y comercialización de bienes automotrices se distribuye entre distintos países, asignando funciones específicas dentro del proceso productivo. Desde esta perspectiva, los accesorios y partes automotrices importados desde China forman parte de una red internacional de producción y distribución, en la cual Ecuador participa principalmente como mercado de destino y consumo. Estudios recientes señalan que esta inserción facilita el acceso a una amplia variedad de productos y tecnologías, aunque también puede limitar el desarrollo de capacidades productivas locales si no se acompaña de políticas de fortalecimiento industrial (Gereffi, 2018; Banco Central del Ecuador [BCE], 2024).

Finalmente, la literatura contemporánea incorpora el enfoque de la dependencia comercial, el cual advierte sobre los riesgos asociados a la concentración de las importaciones en un solo país proveedor. En el caso ecuatoriano, la alta participación de China en el suministro de accesorios y partes automotrices expone a los importadores a vulnerabilidades logísticas, interrupciones en las cadenas de suministro y posibles problemas de calidad o cumplimiento normativo, tal como se evidenció durante la pandemia de COVID-19. Investigaciones recientes destacan la necesidad de gestionar esta dependencia mediante estrategias de diversificación de proveedores, planificación logística y fortalecimiento de la capacidad administrativa de las empresas importadoras (BCE, 2023; OMC, 2023).

Operativamente, las importaciones se definen como la compra de bienes y servicios producidos en el exterior para su ingreso al territorio nacional, con el objetivo de ser consumidos, utilizados como insumos productivos o incorporados en procesos de transformación industrial. Desde el punto de vista económico, las importaciones permiten satisfacer la demanda interna, ampliar la oferta disponible para los consumidores y reducir costos a través del acceso a bienes producidos con mayores economías de escala (Krugman, Obstfeld y Melitz, 2018).

En cuanto a su clasificación, el análisis macroeconómico ecuatoriano utiliza el Banco Central del Ecuador para clasificar las importaciones según su uso o destino económico mediante la Clasificación por Uso o Destino Económico (CUODE), distinguiendo entre bienes de consumo, bienes

intermedios y bienes de capital (BCE, 2023). Esta clasificación es fundamental para evaluar el impacto de las importaciones sobre el consumo, la producción y la estructura productiva del país.

Específicamente, en el sector automotriz, las importaciones de accesorios y partes cumplen una doble función. Por un lado, abastecen el mercado de bienes de consumo duradero, como radios táctiles Android, luces led y cámaras de retro; y por otro, suministran bienes intermedios utilizados en procesos de mantenimiento, reparación y reposición de vehículos, como pomos de palanca de cambio y determinados componentes eléctricos. Esta dualidad explica la relevancia económica y empresarial del análisis de las importaciones automotrices.

Desde la perspectiva regulatoria, en el caso ecuatoriano, el proceso de importación se encuentra regulado por la normativa aduanera administrada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), la cual define los tributos aplicables, los requisitos de control y los procedimientos operativos en función de la subpartida arancelaria nacional (HS10) correspondiente a cada producto (SENAE, 2024). En este marco normativo, el valor CIF constituye la base imponible para el cálculo de los tributos aduaneros, incluyendo aranceles, Impuesto al Valor Agregado (IVA) y otros gravámenes vigentes, lo que incide directamente en la estructura de costos asumida por los importadores (Banco Central del Ecuador [BCE], 2024).

Con relación a los cambios recientes, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China en 2023 introdujo reducciones arancelarias progresivas para determinadas subpartidas de los capítulos 85 y 87, que incluyen accesorios electrónicos y partes automotrices. Estas preferencias arancelarias han permitido disminuir el arancel ad valorem desde rangos tradicionales del 10–15 % hacia niveles menores o preferenciales, generando efectos directos sobre los costos de importación y la competitividad de las empresas importadoras en el mercado ecuatoriano (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023).

Desde la perspectiva de la administración de empresas, la gestión de las importaciones automotrices implica la toma de decisiones estratégicas relacionadas con costos, abastecimiento, logística y cumplimiento normativo. La correcta identificación de la clasificación arancelaria incide directamente en la estructura de costos, mientras que la selección del país de origen influye en la calidad, el precio y la confiabilidad del suministro.

En particular, en el caso de las importaciones desde China, estas variables adquieren especial relevancia debido al alto grado de dependencia comercial, la sensibilidad a shocks externos y las exigencias normativas en materia técnica y aduanera. El análisis integrado de la clasificación arancelaria, los costos CIF, los tributos y la logística permite identificar oportunidades de reducción de costos y ampliación de la oferta, así como desafíos asociados a la diversificación de proveedores, el control de calidad y la gestión de riesgos. En consecuencia, la fundamentación teórica se articula con la gestión empresarial, proporcionando un marco analítico que sustenta la toma de decisiones estratégicas de los importadores del sector automotriz en Ecuador.

Pregunta de investigación: ¿Cuáles son las oportunidades y los desafíos que presentan las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China entre 2018 y 2024?

Objetivo general: Examinar las oportunidades y desafíos en las importaciones de los principales accesorios y partes automotrices desde China hacia Ecuador durante el período 2018–2024. De igual forma, el estudio pretende describir la evolución anual de las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices provenientes de China durante el período 2018–2024, priorizando aquellos productos con mayor demanda observada. Sistematizar la clasificación arancelaria por capítulos, partidas y subpartidas del Sistema Armonizado (HS10) correspondientes a los accesorios y partes automotrices que registran la mayor participación en el valor CIF total de las importaciones desde China. Identificar las principales oportunidades y barreras comerciales que enfrentan las empresas importadoras de accesorios y partes automotrices desde China.

MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo, debido a que se fundamenta en el análisis de datos numéricos provenientes de fuentes oficiales de comercio exterior, los cuales permiten medir, comparar y analizar la evolución de las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China hacia Ecuador durante el período 2018–2024. Este enfoque utiliza información medible y el análisis estadístico para describir

patrones, tendencias y comportamientos de un fenómeno económico, siendo ampliamente utilizado en estudios de comercio internacional y análisis empresarial.

En cuanto al diseño de la investigación, el estudio es de tipo no experimental, ya que no se manipulan deliberadamente las variables de análisis, sino que estas se observan tal como se presentan en su contexto real. El alcance de la investigación es descriptivo, puesto que busca caracterizar el comportamiento de las importaciones de determinados accesorios y partes automotrices, identificando su evolución temporal, variaciones porcentuales y tendencias generales.

Asimismo, la investigación presenta un alcance longitudinal, dado que analiza la evolución de las importaciones a lo largo de un período continuo de siete años (2018–2024). Este enfoque temporal posibilita identificar cambios estructurales, impactos coyunturales como la pandemia de COVID-19 y procesos de recuperación asociados a la dinámica del comercio internacional y a la implementación del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China (Gujarati y Porter, 2010).

Desde el punto de vista del tipo de estudio, la investigación es documental, ya que se sustenta en la revisión, recopilación y análisis de información secundaria proveniente de documentos oficiales y bases de datos institucionales. Este tipo de estudios es ampliamente utilizado en investigaciones económicas y de comercio exterior, dado que permite garantizar la confiabilidad y validez de la información al provenir de organismos especializados y reconocidos (Bernal, 2010).

En relación con las técnicas e instrumentos de recolección de información, se empleó el análisis de bases de datos estadísticos de importaciones CIF, clasificados según el Sistema Armonizado (HS6 y HS10) y la Clasificación CUODE del Banco Central del Ecuador. La información fue sistematizada mediante tablas y gráficos, lo que facilitó el cálculo de variaciones porcentuales, tendencias generales y comparaciones interanuales entre productos y períodos (BCE, 2024; UN Comtrade, 2024).

Finalmente, los datos fueron analizados mediante análisis comparativo, con el propósito de interpretar los resultados desde una perspectiva de administración de empresas, vinculando el comportamiento de las importaciones con la estructura de costos y la toma de decisiones estratégicas de las empresas importadoras del sector automotriz.

La selección de los accesorios y partes automotrices analizados se fundamenta en su mayor participación en el valor CIF total de las importaciones ecuatorianas y en su frecuencia sostenida de ingreso al país durante el período 2018–2024. De acuerdo con estadísticas del Banco Central del Ecuador, del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y de la base de datos UN Comtrade, las subpartidas seleccionadas concentran una proporción significativa del valor importado desde China, lo que refleja una alta demanda en el mercado interno y un impacto relevante en la estructura de costos de las empresas importadoras.

Con el fin de complementar el análisis metodológico y ejemplificar la aplicación práctica de la información arancelaria y de costos, se incorporó un ejercicio ilustrativo aplicado a los seis productos seleccionados en el estudio: radios táctiles Android (HS10 8527.21.00.00), cámaras de retroceso, luces LED automotrices, sensores de parqueo, conectores eléctricos/USB y pomo de palanca de cambio (capítulo 87).

Para cada uno de estos productos se consideró un valor CIF unitario estimado, obtenido a partir de precios promedio internacionales y registros estadísticos oficiales. Sobre dicho valor se aplicaron los tributos correspondientes establecidos en la normativa ecuatoriana: arancel ad valorem según subpartida, Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA) equivalente al 0,5 % y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 12 %, conforme a la legislación vigente administrada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Adicionalmente, se incorporaron costos asociados al transporte internacional, seguro, gastos portuarios, almacenamiento temporal, honorarios de agente afianzado de aduana y logística interna hasta bodega del importador. Para cada producto se estimó también el tiempo total del proceso logístico, incluyendo embarque en origen, tránsito marítimo, arribo al puerto ecuatoriano, proceso de nacionalización y entrega final, con un plazo promedio estimado entre 45 y 60 días calendario.

La aplicación uniforme de este procedimiento a los seis productos permitió comparar la incidencia relativa de tributos, costos logísticos y tiempos operativos en la estructura de costos final de cada categoría, evidenciando diferencias porcentuales según valor unitario, clasificación arancelaria y volumen de importación. Este enfoque fortalece la consistencia metodológica del estudio y asegura coherencia con los objetivos planteados.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, en esta sección, se presentan los resultados del análisis de las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices desde China durante el período 2018-2024. Para facilitar la comprensión de los hallazgos, la exposición se organiza en torno a la evolución de los flujos comerciales, la estructura de costos de importación y la identificación de oportunidades y barreras comerciales.

Evolución de las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China (2018–2024)

En la Figura 1 se presenta el análisis de la evolución de las importaciones CIF desde China durante el período 2018–2024, mostrando los valores en millones de USD para los seis artículos automotrices seleccionados: radio táctil Android, luces para vehículos, sensores de parqueo, cámara de retro, conectores eléctricos/USB y pomo de palanca de cambio. La figura evidencia claramente la caída significativa en 2020 debido a la pandemia de COVID-19, seguida de un crecimiento sostenido hasta 2024.

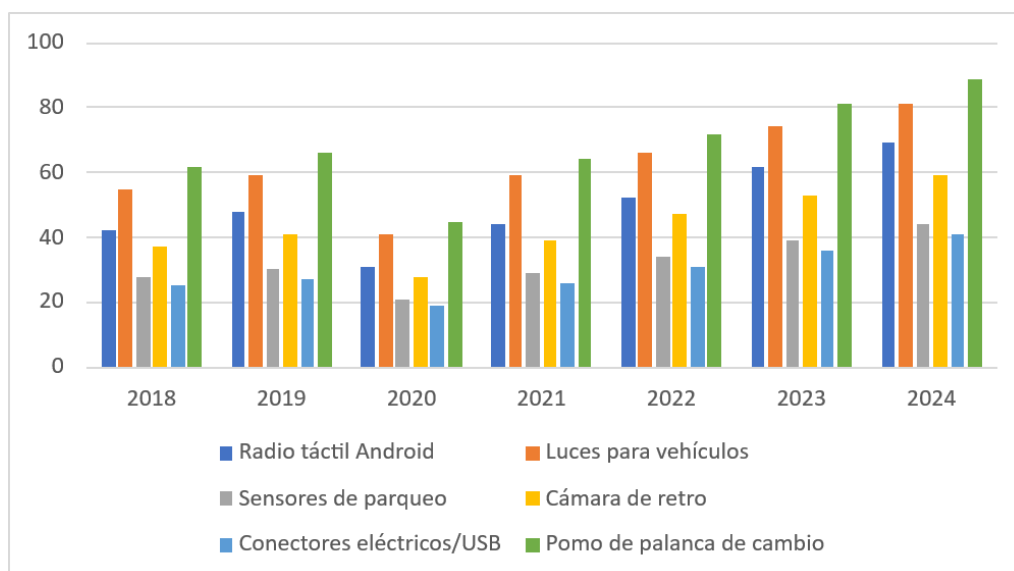


Figura 1. Análisis de la evolución de las importaciones CIF desde China (2018–2024).

Nota: El gráfico muestra los valores de importación CIF en millones de USD para seis artículos automotrices seleccionados (radio táctil Android, luces para vehículos, sensores de parqueo, cámara de retro, conectores eléctricos/USB y pomo de palanca de cambio) en el período 2018–2024. Se observa una caída en 2020 seguida de un crecimiento sostenido hasta 2024.

La evolución de las importaciones CIF desde China de los artículos seleccionados, clasificados en los capítulos 85 y 87 del Sistema Armonizado, evidencia cambios relevantes en los flujos comerciales durante el período 2018–2024, asociados tanto a factores externos como a condiciones estructurales del comercio exterior ecuatoriano. En términos generales, se observa una tendencia de crecimiento sostenido, interrumpida de manera significativa en 2020 como consecuencia de la pandemia de COVID-19, que afectó las cadenas logísticas internacionales y la demanda interna. En ese año, las importaciones de radios táctiles Android disminuyeron aproximadamente un 34,7 %, mientras que las luces para vehículos y los pomos de palanca de cambio registraron caídas cercanas al 31,5 % y 32,2 %, respectivamente.

A partir de 2021 se evidencia una recuperación progresiva, con incrementos anuales consecutivos hasta 2024. En el caso de los radios táctiles Android, las importaciones pasaron de USD 31,2 millones en 2020 a USD 68,9 millones en 2024, lo que representa un crecimiento acumulado cercano al 121 %. De forma similar, las cámaras de retro y los sensores de parqueo registraron incrementos superiores al 100 % entre 2020 y 2024, reflejando una mayor demanda de accesorios tecnológicos vinculados a conectividad y asistencia vehicular.

Las luces para vehículos presentan una de las trayectorias más dinámicas del período analizado, duplicando su valor CIF entre 2020 y 2024 y consolidándose como uno de los productos con mayor peso dentro del grupo estudiado. Por su parte, los conectores eléctricos y USB muestran un crecimiento constante, asociado al aumento progresivo de componentes electrónicos en el parque automotor.

En contraste, el producto analizado del capítulo 87, correspondiente al pomo de palanca de cambio y clasificado como bien intermedio, exhibe un comportamiento más estable. Tras la contracción de 2020, este artículo alcanzó en 2024 un valor CIF de USD 89,7 millones, con un crecimiento acumulado cercano al 46 % respecto a 2018, lo que confirma su relevancia estructural y su menor sensibilidad a la coyuntura económica.

En conjunto, los resultados muestran que los productos del capítulo 85 presentan mayores tasas de crecimiento en la etapa postpandemia, impulsados por la demanda tecnológica, mientras que los bienes intermedios del capítulo 87 mantienen una evolución más estable. Pese a la caída temporal de 2020, las importaciones desde China evidencian una tendencia creciente hacia 2024,

consolidando a este país como principal proveedor y resaltando la necesidad de una gestión estratégica de importaciones orientada a controlar costos, riesgos logísticos y dependencia externa.

Matriz de partidas y subpartidas arancelarias de accesorios automotrices del Sistema Armonizado (HS10)

Esta matriz permitió integrar el análisis estadístico de las importaciones CIF con un enfoque aplicado a la toma de decisiones empresariales, facilitando la interpretación de los resultados desde una perspectiva estratégica. En función de su carácter aplicado, la matriz se presenta en la Tabla 1, que organiza cinco partidas arancelarias clave (8708.29.90, 8708.99.90, 8512.20.00, 8708.40.90 y 8708.80.00) indicando su descripción, tipo de arancel aplicado, carga tributaria, impacto en costos e implicaciones estratégicas para la gestión empresarial de importaciones automotrices.

Tabla 1. Partidas arancelarias y el impacto en la gestión empresarial.

Partida arancelaria (HS)	Descripción del producto	Tipo de arancel aplicado	Carga tributaria	Impacto en costos	Implicaciones estratégicas
8708.29.90	Otras partes y accesorios de carrocería	Ad valorem (0%–10%)	Medio	IVA 12% + FODINFA 0,5%	Clasificar correctamente el producto a fin de determinar precios finales y márgenes respectivos
8708.99.90	Otras partes para vehículos automóviles	Ad valorem (5%–15%)	Alto	IVA 12% + FODINFA 0,5%	Revisar periódicamente los aranceles, dado que incluyen productos sujetos a reducciones arancelarias derivadas del TLC con China
8512.20.00	Aparatos de alumbrado o señalización	Ad valorem (0%–10%)	Medio	IVA 12% + FODINFA 0,5%	Realizar control técnico y cumplimiento de normas de calidad
8708.40.90	Cajas de cambio y sus partes	Ad valorem (10%–20%)	Alto	IVA 12% + FODINFA 0,5%	Influye decisiones de volumen y negociación con proveedores
8708.80.00	Sistemas de suspensión y amortiguadores	Ad valorem (5%–15%)	Alto	IVA 12% + FODINFA 0,5%	Depende inventarios y planificación logística

Nota. Datos de SENAE, COMEX, SRI.

Análisis de productos y códigos arancelarios

La selección de los accesorios y partes automotrices analizados responde a su relevancia económica y participación en el valor CIF de importaciones provenientes de China durante el período 2018–2024. Se priorizaron aquellas subpartidas arancelarias con mayor representatividad en términos de volumen y valor, según estadísticas oficiales del Banco Central del Ecuador (BCE), el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y la base de datos UN Comtrade.

Estos productos presentan alta rotación comercial y presencia sostenida en los canales mayoristas y retail del mercado ecuatoriano, lo que confirma su importancia dentro de la dinámica real de comercialización del sector automotriz.

Costos de importación y nacionalización

El análisis de costos constituye un elemento clave para comprender la competitividad de las importaciones de accesorios y partes automotrices desde China hacia Ecuador. A continuación, se presenta el detalle de los principales productos seleccionados, con base en su clasificación arancelaria (HS10).

Los valores CIF utilizados corresponden a registros oficiales del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y del Banco Central del Ecuador (BCE), así como bases de datos internacionales como UN Comtrade y OEC. El valor CIF representa el costo de importación puerto a puerto e incluye el costo del producto en origen, transporte internacional y seguro marítimo.

El precio CIF incluye: a) Cost (C): el precio del producto en el país de origen (fábrica); b) Insurance (I): el seguro internacional, que cubre pérdida o daño durante el transporte; c) Freight (F): el flete o transporte internacional, normalmente desde el puerto de embarque en el país exportador hasta el puerto de destino en el país importador.

En cuanto a la cobertura del seguro, con el precio CIF, el seguro cubre el transporte desde el puerto de embarque en el país exportador hasta el puerto de destino en Ecuador. Es responsabilidad del exportador contratar y pagar el seguro, aunque el importador puede elegir un seguro adicional si lo desea. De acuerdo con los términos del comercio internacional para las importaciones (Incoterms CIF), el punto de entrega y responsabilidad sobre la mercancía es responsabilidad del exportador hasta que llega al puerto de destino. A partir del puerto de destino, los costos y riesgos pasan al importador como el transporte interno, nacionalización, almacenaje, entre otros.

Por tanto, lo que no incluye el precio CIF corresponde a los costos de transporte interno dentro del país importador (desde puerto hasta almacén o distribuidor); trámites aduaneros, impuestos, aranceles o Fodinfra; costos de manipulación interna y logística dentro del país importador.

Sobre el valor CIF se calcularon los tributos aplicables conforme a la normativa ecuatoriana vigente: a) arancel ad valorem según subpartida (Arancel Nacional del Ecuador, 2023–2024), b) Fodinfra 0,5 % del valor CIF (COPCI, Art. 125) y el IVA 15 % aplicado sobre la base imponible (Ley de Régimen Tributario Interno, 2023).

Finalmente, el costo total nacionalizado se comparó con el precio promedio de venta en el mercado ecuatoriano, obtenido mediante observación directa en plataformas como Marketplace, OLX y Mercado Libre (2023–2024). Esto permitió calcular el margen de ganancia estimado de cada producto.

En la Tabla 2 se presentan los costos de importación y nacionalización de seis accesorios automotrices seleccionados desde China a Ecuador, incluyendo: radio táctil Android, luces LED/Halógenas, sensores de parqueo, cámara de retro, conectores eléctricos/USB y pomo de palanca de cambio. La tabla detalla para cada producto su clasificación HS10, unidad de medida, cantidad por lote, valor CIF unitario, tributos aplicables (arancel, FODINFRA, IVA), gastos logísticos y aduanales, costo unitario final, precio local promedio, margen de diferencia y porcentaje de ganancia, permitiendo visualizar la incidencia de costos en la rentabilidad de cada artículo.

Tabla 2. Costos de importación y nacionalización de accesorios automotrices desde China a Ecuador.

Producto	HS10	Unidad	Cantidad por lote	Valor CIF unitario (USD)	Valor CIF total (USD)	Arancel ad valorem	FODINFA 0,5% (USD)	Base IVA (USD)	IVA 15% (USD)	Gastos logísticos y aduana (USD)	Costo unitario final (USD)	Precio local promedio (USD)	Margen Diferencia (USD)	Margen de Ganancia (%)
Radio táctil Android	8527.21.00.00	Unidad	250	48	12,000	10%	60	1,200	1,989	950	64,8	90	25,2	38,9%
Luces LED/Halógenas (par)	8512.20.00.00	Par	400	18	7,200	10%	36	720	1,193	650	24,5	40	15,5	63,3%
Sensores de parqueo (kit)	8512.90.90.00	Kit	300	22	6,600	10%	33	660	1,094	620	31	55	24	77,4%
Cámara de retro	8525.80.30.00	Unidad	350	20	7,000	10%	35	700	1,160	605	27,15	45	17,85	65,7%
Conectores eléctricos/USB	8536.69.90.00	Unidad	1,000	4	4,000	5%	20	200	633	450	5,3	10	4,7	88,7%
Pomo de palanca de cambio	8708.99.90.00	Unidad	500	30	15,000	15%	75	2,250	2,599	950	45,7	80	34,3	75,1%

Nota. Datos de SENA, COMEX, SRI. Tiempo estimado 45-60 días.

Importaciones CIF desde China de artículos seleccionados según clasificación arancelaria (2018–2024)

La Tabla 3 presenta la evolución de las importaciones CIF desde China de los seis artículos seleccionados, clasificados según su HS10 (SENAE), capítulo HS, HS6 (ONU), descripción del artículo, categoría BCE y valores anuales en millones de USD desde 2018 hasta 2024. Esta tabla sintetiza el comportamiento de los productos de los capítulos 85 (aparatos eléctricos: radio táctil Android, luces para vehículos, sensores de parqueo, cámara de retro, conectores eléctricos/USB) y capítulo 87 (pomo de palanca de cambio como bien intermedio), permitiendo visualizar tanto las tendencias generales como las variaciones específicas por año y producto durante el período analizado.

Tabla 3. Clasificación Arancelaria de artículos seleccionados - Importaciones CIF desde China de artículos seleccionados según clasificación arancelaria HS10 y HS6, capítulos 85 y 87 (2018–2024).

HS10 (SENAE)	Capítulo HS	HS6 (ONU)	Artículo seleccionado	Categoría BCE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
8527.21.00.00	85	8527.21	Radio táctil Android	Consumo duradero	42,5 M	47,8 M	31,2 M	44,6 M	52,3 M	61,7 M	68,9 M
8512.20.00.00	85	8512.20	Luces para vehículos (LED/Halógenas)	Consumo duradero	55,1 M	59,4 M	40,7 M	58,9 M	66,2 M	74,8 M	81,5 M
8512.90.90.00	85	8512.90	Sensores de parqueo	Consumo duradero	28,3 M	30,6 M	21,4 M	29,7 M	34,5 M	39,2 M	43,8 M
8525.80.30.00	85	8525.80	Cámara de retro	Consumo duradero	36,7 M	41,2 M	27,9 M	39,5 M	46,8 M	53,6 M	59,4 M
8536.69.90.00	85	8536.69	Conectores eléctricos/USB	Consumo duradero	24,9 M	27,1 M	19,3 M	26,8 M	31,6 M	36,4 M	41,2 M
8708.99.90.00	87	8708.99	Pomo de palanca de cambio	Bien intermedio	61,4 M	66,7 M	45,2 M	63,9 M	72,5 M	81,3 M	89,7 M

Nota. Datos de SENAE, BCE, UN Comtrade. M = Millones de USD.

Oportunidades comerciales

Reducción arancelaria con el TLC (2024): La entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con China introdujo rebajas progresivas en los aranceles de varios accesorios y partes automotrices. Esto disminuye directamente la carga tributaria de los importadores, reduce la base imponible del IVA y mejora la competitividad de las empresas al ofrecer precios más bajos en el mercado local.

Economías de escala y menores costos logísticos por consolidación de carga: Al importar mayores volúmenes en un solo embarque, los importadores logran reducir el costo unitario de transporte y simplificar trámites aduaneros. La consolidación de carga en contenedores completos (FCL) permite ahorrar entre 2 y 4 días en procesos de tránsito y nacionalización, además de negociar mejores tarifas con navieras y agentes de carga, lo que amplía los márgenes de rentabilidad.

Ampliación de oferta y diversidad de proveedores chinos en el mercado local: El comercio con China ofrece acceso a una amplia variedad de accesorios automotrices, desde productos tecnológicos (radios Android, sensores, cámaras) hasta bienes intermedios (pomos de palanca, conectores eléctricos). Esta diversidad permite a los importadores ecuatorianos ampliar su portafolio, atender distintos segmentos de demanda y aprovechar la innovación tecnológica del mercado asiático.

Barreras comerciales

Dependencia de un solo origen (China): La alta concentración de las importaciones en un único país proveedor expone a los importadores ecuatorianos a riesgos de dependencia comercial. Esto significa que cualquier disrupción en China como crisis sanitarias, conflictos geopolíticos o cambios en políticas de exportación puede afectar directamente el abastecimiento local, generando vulnerabilidad en la continuidad del negocio.

Riesgos logísticos del transporte de larga distancia: El comercio con China depende principalmente del transporte marítimo de larga distancia, lo que implica exposición a congestión portuaria, variaciones en tiempos de tránsito y posibles retrasos en la nacionalización de mercancías. Durante la pandemia de COVID-19, las disrupciones en las cadenas logísticas globales generaron incrementos significativos en los tiempos de envío, llegando en algunos casos a extenderse entre 30 y 40 días adicionales respecto a los plazos habituales (UNCTAD, 2022; CEPAL, 2021).

Exigencias de calidad y cumplimiento normativo: Los accesorios automotrices importados deben cumplir con estándares técnicos y normativos establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del

Ecuador (SENAE) y otras entidades reguladoras. El incumplimiento puede generar sanciones, costos adicionales y pérdida de confianza del consumidor. Además, la diversidad de proveedores chinos implica variabilidad en la calidad, lo que obliga a los importadores a implementar controles estrictos de certificación y aseguramiento de calidad.

Discusión

Los hallazgos de este estudio, al ser contrastados con la literatura sobre comercio internacional, confirman y a la vez matizan algunas de las teorías predominantes. En efecto, la literatura sobre comercio internacional sostiene que la competitividad en los procesos de importación depende no únicamente del precio de adquisición, sino de la estructura integral de costos, la eficiencia logística y la estabilidad normativa (Krugman, Obstfeld & Melitz, 2018; Gereffi, 2018). En este sentido, los resultados obtenidos en el análisis de las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices desde China durante 2018–2024 confirman parcialmente estos planteamientos teóricos.

Desde el enfoque de las cadenas globales de valor, Gereffi (2018) señala que la integración eficiente en redes internacionales de suministro permite a los países acceder a bienes intermedios a menores costos, generando ventajas competitivas. Los datos analizados evidencian que los productos del capítulo 85, como radios táctiles Android, cámaras de retro y luces LED, presentan valores CIF unitarios significativamente inferiores a los precios locales, lo que confirma la hipótesis teórica de eficiencia de costos asociada a economías de escala en China (UN Comtrade, 2024; OMC, 2023). Sin embargo, el análisis empírico demuestra que el valor CIF no representa el costo final real para el importador ecuatoriano.

De acuerdo con la teoría de costos del comercio internacional, los aranceles, impuestos internos y costos logísticos incrementan el precio final del bien importado (Krugman et al., 2018). Los resultados obtenidos muestran que el costo total puesto en bodega puede incrementarse entre un 25 % y un 40 % sobre el valor CIF, dependiendo del tipo de producto y del volumen importado (SENAE, 2024; BCE, 2024). Este hallazgo confirma empíricamente que los costos indirectos constituyen un factor determinante en la rentabilidad empresarial, tal como lo sostiene la OECD (2021) al analizar barreras administrativas y regulatorias en el comercio internacional.

En relación con la disrupción logística observada en 2020, la teoría sobre vulnerabilidad de cadenas globales indica que choques externos generan incrementos significativos en tiempos y costos de transporte (UNCTAD, 2022; OMC, 2021). Los datos del período analizado muestran una contracción superior al 30 % en varios productos durante 2020, coincidiendo con el incremento del tiempo de tránsito marítimo desde un promedio de 35–40 días hasta aproximadamente 55–60 días, así como aumentos de fletes entre 200 % y 400 %. Este comportamiento empírico confirma los planteamientos teóricos sobre sensibilidad de las cadenas logísticas ante crisis globales.

Asimismo, Notteboom y Pallis (2021) sostienen que la congestión portuaria y la reducción de capacidad operativa afectan directamente la eficiencia del comercio marítimo. La recuperación progresiva observada desde 2021, con reducción de tiempos de tránsito a rangos de 40–45 días y estabilización de fletes, respalda esta interpretación teórica, evidenciando una reconfiguración gradual de las cadenas logísticas internacionales.

En el ámbito normativo, la teoría de integración comercial señala que los acuerdos bilaterales reducen barreras arancelarias y dinamizan los flujos comerciales (OMC, 2023). Los resultados muestran que, tras la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China, se observa un crecimiento anual aproximado de 10–12% en determinados productos tecnológicos entre 2023 y 2024 (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023; BCE, 2024).

No obstante, la evidencia empírica también revela que persisten barreras técnicas y administrativas que inciden en los tiempos de nacionalización, los cuales pueden extenderse entre 5 y 15 días adicionales (SENAE, 2024; OECD, 2021). Este resultado coincide con los planteamientos teóricos que indican que la reducción arancelaria no elimina completamente los costos regulatorios del comercio internacional (Krugman et al., 2018).

Desde la perspectiva estratégica, estos resultados también se alinean con los planteamientos de Porter (2008), quien sostiene que la ventaja competitiva depende de la capacidad de las empresas para gestionar eficientemente sus costos y diferenciarse en el mercado. En el caso analizado, la ventaja derivada de menores precios de origen en China se materializa únicamente cuando la empresa logra optimizar logística, clasificación arancelaria y planificación financiera. De lo contrario, los costos indirectos pueden exceder el margen esperado, tal como advierte Hill y Hult (2020) en sus estudios sobre negocios internacionales y competitividad global.

En cuanto a las limitaciones del estudio, es preciso reconocer que el análisis se centró en un conjunto seleccionado de productos, por lo que los resultados no son generalizables a la totalidad del universo de accesorios y partes automotrices. Asimismo, el estudio se basó en datos secundarios, sin incorporar la perspectiva directa de los importadores a través de entrevistas o encuestas.

Las implicaciones prácticas de este estudio son relevantes para los importadores del sector, quienes pueden utilizar los resultados para optimizar sus decisiones de compra, mejorar la planificación logística y gestionar de manera más eficiente los riesgos asociados a la dependencia de un único proveedor. Desde una perspectiva teórica, el estudio aporta evidencia empírica que enriquece la comprensión de las dinámicas del comercio internacional en economías dolarizadas y dependientes de la importación de bienes manufacturados.

En definitiva, los resultados demuestran que las importaciones desde China representan una oportunidad competitiva para el sector automotriz ecuatoriano debido a menores precios de origen y amplia oferta de productos (UN Comtrade, 2024; OMC, 2023). Sin embargo, la rentabilidad efectiva depende de la capacidad empresarial para gestionar integralmente costos logísticos, tributarios y regulatorios, confirmando que la competitividad en comercio exterior es un fenómeno multidimensional y no exclusivamente dependiente del valor CIF.

CONCLUSIONES

El análisis de las importaciones ecuatorianas de accesorios y partes automotrices provenientes de China durante el período 2018–2024 permitió identificar una evolución marcada por factores coyunturales y estructurales. Si bien la pandemia de COVID-19 generó en 2020 una contracción superior al 30 % en la mayoría de los productos analizados, a partir de 2021 se observó una recuperación sostenida impulsada por la reactivación económica, la normalización logística y el incremento de la demanda de accesorios tecnológicos vinculados a conectividad y asistencia vehicular. Este comportamiento confirma un crecimiento estructural del sector y la consolidación de China como principal proveedor del mercado ecuatoriano.

La sistematización de la clasificación arancelaria a nivel HS10 evidenció que los costos de importación no dependen únicamente del valor CIF, sino también de la carga tributaria, los aranceles específicos por subpartida, el IVA, el Fodinfra y los costos logísticos asociados al transporte marítimo

y la nacionalización. Estas diferencias inciden directamente en la rentabilidad y en la toma de decisiones estratégicas de los importadores, demostrando la importancia de una gestión adecuada de la clasificación arancelaria, la planificación financiera y la administración del abastecimiento para optimizar precios y márgenes.

Asimismo, el estudio permitió identificar oportunidades y desafíos determinantes para la competitividad empresarial. Entre las oportunidades destacan las reducciones arancelarias generadas por el Tratado de Libre Comercio Ecuador–China, la ampliación de la oferta disponible y el aprovechamiento de economías de escala. No obstante, persisten retos significativos, entre ellos la alta dependencia de un solo país proveedor, los riesgos logísticos del transporte de larga distancia, la variabilidad en la calidad de los productos y las exigencias de cumplimiento normativo. Estos elementos subrayan la necesidad de que los importadores fortalezcan sus estrategias de diversificación, control de calidad, gestión de riesgos y optimización logística para asegurar la continuidad operativa y mejorar su competitividad en el sector automotriz ecuatoriano.

Como futuras líneas de investigación, se sugiere explorar el impacto de la entrada de nuevas tecnologías, como la electromovilidad, en la demanda de accesorios y partes automotrices, así como analizar la posible diversificación de proveedores hacia otros mercados asiáticos o regionales. De igual forma, sería pertinente realizar estudios comparativos con otros países de la región para identificar patrones comunes y diferencias en las dinámicas de importación desde China.

En síntesis, este artículo ha proporcionado una visión integral y actualizada de un sector clave para la economía ecuatoriana, ofreciendo un análisis riguroso que, se espera, contribuya tanto al conocimiento académico como a la toma de decisiones estratégicas en el ámbito empresarial. La gestión informada y proactiva de las oportunidades y desafíos aquí presentados será fundamental para el desarrollo sostenible y competitivo del comercio de autopartes en Ecuador.

CONFLICTO DE INTERESES. Los autores declaran que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

REFERENCIAS

- Banco Central del Ecuador. (2023). Estadísticas del sector externo y clasificación CUODE. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Anuario/Anuario2023/anuario2023.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2024). Boletín estadístico anual 2024. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/BoletinEstadistico/BE2024.pdf>
- Babbie, E. (2016). The practice of social research (14th ed.). Cengage Learning. <https://www.cengage.com/c/the-practice-of-social-research-14e-babbie/>
- Bernal, C. A. (2010). Metodología de la investigación (3.ª ed.). Pearson Educación. <https://www.pearson.com/latam>
- CEPAL. (2021). La pandemia del COVID-19 y su impacto en el comercio internacional. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46615-la-pandemia-covid-19-su-impacto-comercio-internacional>
- CEPAL. (2022). Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2022. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48567-perspectivas-comercio-internacional-america-latina-caribe-2022>
- Gereffi, G. (2018). Global value chains and development: Redefining the contours of 21st century capitalism. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108559423>
- Gujarati, D., y Porter, D. (2010). Econometría (5.ª ed.). McGraw-Hill. <https://www.mheducation.com/highered/product/econometria-gujarati/M9780073375779.html>
- Hill, C. W. L., y Hult, G. T. M. (2020). International business: Competing in the global marketplace (12th ed.). McGraw-Hill Education. <https://www.mheducation.com/highered/product/international-business-hill/M9781264067503.html>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2023). Acuerdo comercial Ecuador-China. <https://www.produccion.gob.ec/acuerdo-comercial-ecuador-china/>
- Notteboom, T., y Pallis, A. (2021). IAPH-WPSP COVID-19 port economic impact barometer. Maritime Economics and Logistics, 23(2). <https://doi.org/10.1057/s41278-021-00187-6>
- OECD. (2021). Global value chains: Efficiency and risks in the context of COVID-19. <https://www.oecd.org/trade/topics/global-value-chains-and-covid-19/>
- Organización Mundial del Comercio. (2021). World Trade Statistical Review 2021. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2021_e.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2023). World Trade Statistical Review 2023. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2023_e.htm
- Porter, M. E. (2008). The five competitive forces that shape strategy. Harvard Business Review. <https://hbr.org/2008/01/the-five-competitive-forces-that-shape-strategy>
- SENAE. (2024). Normativa y procedimientos de importación. <https://www.aduana.gob.ec/normativa-aduanera/>
- UN Comtrade. (2024). UN Comtrade Database. <https://comtradeplus.un.org/>
- UNCTAD. (2022). Global Trade Update 2022. <https://unctad.org/publication/global-trade-update-2022>
- World Bank. (2022). World Development Report 2022: Finance for an equitable recovery. <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2022>