



ING. AUTOMOTRIZ

**Trabajo integración Curricular previa a la
obtención del título de Ingeniería en Mecánica
Automotriz**

AUTORES:

Roberto Alfonso Chaves López
Stefano Xavier Acosta Borja

TUTOR:

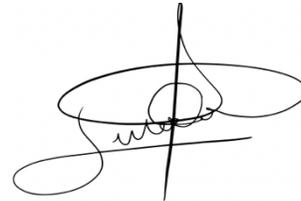
Ing. Luis Fabricio Corrales Zurita

Análisis del mercado automotriz ecuatoriano
respecto a la entrada de automóviles chinos frente
a otras marcas internacionales

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

Nosotros, **ROBERTO ALFONSO CHAVES LÓPEZ, STÉFANO XAVIER ACOSTA BORJA**, declaramos bajo juramento, que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada.

Cedemos nuestros derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador, para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y demás disposiciones legales.



Roberto Alfonso Chaves López

Stéfano Xavier Acosta Borja

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, **LUIS FABRICIO CORRALES ZURITA**, certifico que conozco a los autores del presente trabajo, siendo el responsable exclusivo tanto de su originalidad y autenticidad, como de su contenido.



Firmado electrónicamente por:
**LUIS FABRICIO
CORRALES ZURITA**

Luis Fabricio Corrales Zurita

DEDICATORIA

Con mucha emoción y agradecimiento dedico este trabajo a mis padres, Marcelo Xavier Acosta Terán y Viviana Jhosset Borja Mantilla, y hermanos, Mathias Andrés Acosta Borja y Valeria Monserrat Acosta Borja, quienes, con su amor incondicional, sacrificios y apoyo constante han sido el motor que me ha impulsado a lo largo de esta carrera. Gracias por enseñarme el valor del esfuerzo, la perseverancia y la pasión por lo que uno ama.

A mis abuelos, por ser mis primeros maestros de vida, por sus historias y consejos, y por mostrarme que el verdadero éxito radica en nunca dejar de aprender.

A mis amigos y compañeros, quienes con su amistad y camaradería hicieron de este viaje un recorrido más llevadero y enriquecedor.

Finalmente, dedico este logro a mi yo del pasado, aquel niño que soñaba con entender cómo funcionaba el mundo y que hoy ve cumplido uno de sus sueños. Este es solo el comienzo de un camino que seguiré recorriendo con la misma pasión y dedicación.

Stéfano Xavier Acosta Borja

DEDICATORIA

Dedico este artículo a mis padres ellos los principales partícipes para el curso de mi carrera estudiantil y la culminación de la misma.

Quiero hacer especial énfasis en mi padre, Roberto, quien desde que muy pequeño sembró en mí la pasión por los autos. Además de enseñarme diariamente a ser una mejor persona, y a entender que estamos en este mundo para ser felices, además que diariamente debemos trabajar para ello.

Mi madre, Victoria, quien generó en mí disciplina, responsabilidad, orden y un sin número más de valores, que, en conjunto a su cariño y amor, me acompañaron durante mi vida universitaria y seguro lo harán en un futuro.

Mi hermana, Ana, la persona que alegra mi vida, con quien hemos crecido y cosechado logros, seguro caminaremos juntos y contaremos el uno con el otro durante toda nuestra vida.

Sin las personas descritas anteriormente, nada de esto podría ser posible. Por último, no quiero dejar de dedicar este artículo a mis abuelos, tíos, primos, y amigos cercanos. Personas que fueron muy importantes para mi vida universitaria, y la conclusión de la misma.

Roberto Alfonso Chaves López

AGRADECIMIENTO

Al finalizar esta etapa de nuestras vidas, queremos expresar nuestro profundo agradecimiento a todas las personas que han contribuido a la consecución de este logro.

Primero, a nuestros padres, hermanos, abuelos, tíos y primos, cuyo amor, apoyo incondicional y constante inspiración nos han impulsado a superar cada obstáculo. Agradecemos su fe en nosotros y sacrificios innumerables que han hecho para que podamos lograr este objetivo

A nuestro director de tesis, Fabricio Corrales, por su invaluable orientación, paciencia y el compartir con nosotros su vasto conocimiento y experiencia.

Finalmente, extendiendo mi gratitud a todas aquellas personas que, de alguna manera, colaboraron para que este proyecto se concretara. Su apoyo y compromiso fueron esenciales en este camino.

Gracias a todos por ser parte de este logro.

Stéfano Xavier Acosta Borja – Roberto Alfonso Chaves López

INDICE DE CONTENIDO

CERTIFICACIÓN	2
Dedicatoria.....	Error! Bookmark not defined.
Agradecimiento	Error! Bookmark not defined.
Resumen.....	8
Introducción.....	10
Marco teórico	11
Historia de la Industria Automotriz China:.....	11
Calidad de los vehículos de origen chino	12
Llegada de vehículos chinos a Ecuador	13
Análisis de las marcas internacionales en el mercado ecuatoriano.....	14
Comparativa frente a las marcas tradicionales.....	18
Estándares de seguridad vehicular en el Ecuador.	19
Realidad política y socio económica del Ecuador desde el 2006	20
Pasado, Presente y futuro de las importaciones de vehículos en Ecuador	21
Ventas del sector automotriz.....	22
Materiales y métodos.....	23
Materiales:.....	23
Métodos:	25
Resultados y discusión	25
Conclusiones.....	28
Bibliografía:.....	29
Anexos.....	34

ANALISIS DEL MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO RESPECTO A LA ENTRADA DE AUTOMOVILES CHINOS FRENTE A OTRAS MARCAS INTERNACIONALES

Ing. Fabricio Corrales Z. Msc¹, Roberto Chaves L.², Stefano Acosta B.³

*¹ Docente Ingeniería Automotriz – Universidad Internacional del Ecuador,
lucorraleszu@uide.edu.ec, Quito – Ecuador*

*² Ingeniería Automotriz – Universidad Internacional del Ecuador, rochaveslo@uide.edu.ec,
Quito – Ecuador*

*³ Ingeniería Automotriz – Universidad Internacional del Ecuador, stacostabo@uide.edu.ec,
Quito – Ecuador*

Resumen

La industria automotriz china tuvo un desarrollo lento respecto a otras industrias internacionales, empezaron siendo un país de ensamblaje de autos para otras marcas, para su mercado local, caracterizándose por su baja calidad, actualmente esta se ha equiparado a la de otras marcas internacionales, y han destacado en otros ámbitos, sobre todo tecnológicos. Además, se han expandido por todo el mundo, Ecuador no ha sido la excepción, en la actualidad los autos de origen chino ocupan el 29.6% de mercado ecuatoriano, teniendo un crecimiento exponencial desde el año 2006, cumpliendo con los estándares de seguridad y calidad ecuatorianos. Para la comercialización de estos autos, la coyuntura socio económica del país ha sido determinante, cuando en los años 2016 y 2020 existieron problemas económicos, los vehículos chinos se vieron beneficiados en su participación en el mercado automotriz, creciendo 3.53 y 5.45% respectivamente. Por otra parte, los acuerdos económicos de Ecuador con Europa han aportado en un incremento de ventas de autos de ese origen, el país ha firmado un tratado de libre comercio con China, por lo que se daría un crecimiento de ventas en autos de este origen en años futuros. Esto sumado a la mejora en la percepción de los consumidores ecuatorianos respecto a la calidad, seguridad y tecnología de los autos provenientes de China, se prevén mejores ventas para años posteriores.

Palabras clave: Mercado automotriz ecuatoriano, Automóviles chinos, Marcas internacionales, percepción del consumidor.

Abstract

The Chinese automotive industry has undergone a slow development compared to other international industries. They started as a country that assembled cars for other brands, for their local market, which were characterized by being of low quality. Currently, their quality has been equated to that of other international brands, and they have stood out in other areas, especially technological ones. In addition, they have expanded throughout the world, and Ecuador has not been an exception. Currently, Chinese-made cars occupy 29.6% of the Ecuadorian market, having experienced exponential growth since 2006. These cars have adapted to Ecuadorian safety and quality standards. For the marketing of cars, the country's socioeconomic situation has been decisive. When there were economic problems in 2016 and 2020, Chinese vehicles benefited in their market share. On the other hand, Ecuador's economic agreements with other countries have contributed to an increase in sales of cars of that origin. The South American country has signed a free trade agreement with China, so sales of cars of this origin are expected to grow in future years. This, coupled with the improvement in the perception of Ecuadorian consumers regarding the quality, safety and technology of cars from China, better sales are expected for subsequent years.

Key words: Ecuadorian automotive market, Chinese automobiles, international brands, consumer perception.

Introducción

Desde inicios del siglo XXI, el mercado automotriz ecuatoriano ha sido testigo de la llegada de vehículos provenientes de un origen no registrado anteriormente: los autos ensamblados en China. Estos vehículos ingresaron al mercado de manera sutil y discreta, pero con el paso de los años, su presencia ha crecido notablemente. Hoy en día, es común ver cada vez más autos de origen chino circulando por las calles de diversas ciudades en Ecuador.

La expansión de estos vehículos no ha sido sencilla. Desde su llegada, ha habido rumores entre los consumidores ecuatorianos sobre la calidad de estos autos, considerándolos a menudo como réplicas de modelos obsoletos fabricados por otras marcas internacionales. Esta percepción ha supuesto un reto para las marcas chinas, quienes han tenido que trabajar arduamente para cambiar la visión de los consumidores y posicionarse en el mercado automotriz del país.

El objetivo principal de este estudio es analizar el mercado automotriz ecuatoriano y comparar la entrada de los automóviles chinos con otras marcas internacionales, con el fin de identificar las tendencias, ventajas y desafíos que enfrentan los fabricantes chinos en este mercado. Para lograrlo, se analizará el panorama actual del mercado automotriz en Ecuador. Además, se evaluará la entrada de los automóviles chinos en el mercado ecuatoriano, analizando su participación de mercado, la aceptación por parte de los consumidores. Por último, se compararán las características cualitativas de los vehículos chinos con otras marcas internacionales presentes en Ecuador, para determinar las ventajas y desventajas competitivas de los fabricantes chinos en este mercado.

Se espera que los hallazgos y conclusiones derivados de esta investigación no solo contribuyan al conocimiento académico sobre el tema, sino que también brinden información valiosa para los diversos actores del mercado automotriz ecuatoriano, incluyendo fabricantes, distribuidores y consumidores. Estos hallazgos podrían influir en la toma de decisiones estratégicas, políticas y comerciales relacionadas con la seguridad vehicular, la competitividad del mercado y la satisfacción del consumidor en el contexto ecuatoriano.

Marco teórico

Historia de la Industria Automotriz China:

Antes de la década de los 50, la industria automotriz china era prácticamente nula, esta se enfocó en la industria de vehículos pesados (Fang, 1966), el país vivía en contextos de guerra, hasta la llegada del Partido Comunista, que mediante alianzas con la Unión Soviética (URSS), empezaron a desarrollar la industria automotriz de vehículos livianos a mayor escala (Holweg, 2009).

Todo marchaba a la perfección, sin embargo, a finales de 1960 existieron conflictos entre China y la URSS (Bravo, 2005), lo que desencadenó en un deterioro de la industria automotriz en el gigante asiático. China ya no contaba con el apoyo de la URSS, por lo que todo el desarrollo en la década de los 70 se dio por cuenta propia y con pequeñas colaboraciones con países de Europa Occidental y Europa del Este (Brasó, 2023).

En la década de los 80 el gobierno chino estableció un oligopolio, estableció varias reformas económicas y aperturas comerciales con el fin de promover la industria automotriz local. Por lo que estableció a las empresas estatales se puedan vender por acciones, de esta manera se vendió en 49% de acciones a empresas internacionales, mientras que el 51% se quedó en manos del estado, de esta manera se planeó la cooperación con marcas internacionales como Renault y Volkswagen, siendo la última la que más repercusión tuvo en la industria local (Álvarez, 2006).

De esta manera a mediados de la década de los 80 empezó la cooperación de Volkswagen con las empresas estatales chinas FAW y SAIC, principalmente con el modelo Santana, el cual se ensamblaba como kit de ensamblaje (CKD), sin producción de partes locales (Costas, 2011), posteriormente, a mediados de la década de los 90 empezó la producción local de partes, lo que hizo que no solo se fortalezca la industria automotriz, sino también el sector industrial de partes (Holweg, 2009).

A inicios del siglo XXI, no solo las empresas locales chinas que tenían apoyo de empresas extranjeras, habían tenido un desarrollo importante, empresas estatales como Geely y BYD, también mejoraron. Sin embargo, lo que dio un crecimiento importante al mercado chino, fue la incursión de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) el 11 de diciembre 2001 (Avellán, 2023), de esta manera el gigante asiático empezó a abrir su

mercado en el mundo, además que fomentó la entrada de más marcas internacionales a su mercado (Holweg, 2009).

A partir de esta acción, la producción e industria automotriz china solo ha ido creciendo, a partir del 2014 ha sido el país con más producción de autos a nivel mundial (Soto, 2015), no solo ha crecido su presencia local, de igual manera se ha incrementado la participación de marcas chinas en Europa, Asia y Latinoamérica. Su industria ha hecho énfasis en el desarrollo de nuevas tecnologías, ya que en 2010 se planteó destinar el 2% de su PIB al desarrollo tecnológico, para 2020 designo el 2.5%, todo esto con el fin de eliminar la de dependencia tecnológica del exterior (Prado, 2019). Además, precios de venta bajos, gracias a su producción a gran escala (Regalado, 2019).

Calidad de los vehículos de origen chino

Los vehículos chinos empezaron con una producción limitada, en sus orígenes, en la década de los 80, su producción se basaba en sus alianzas con la URSS, sin embargo, a partir de mediados de la década de los 80, el gobierno chino, estableció alianzas con marcas reconocidas internacionalmente, esto continuó hasta los inicios del siglo XXI (Holweg, 2009). Durante este periodo la calidad percibida de los vehículos chinos era baja, se consideraban copias de modelos antiguos de vehículos de marcas internacionales (Moto, 2023)

Sin embargo, la entrada de China a la OMC, favoreció a los “Joint Ventures” con marcas internacionales, esto no solo, trajo mejoras en la venta y producción, también favoreció al desarrollo tecnológico, y a la aplicación de políticas internacionales de calidad, esto generó que año tras año, la calidad de los vehículos chinos mejore. En la actualidad, los vehículos que llegan a Europa, son de calidad similar a los vehículos de origen europeo, los materiales y procesos de ensamblaje se han equiparado (Torre, 2023).

Actualmente la industria automotriz global se ha estandarizado, esto significa que los autos cada vez se parecen más entre sí. La calidad ya no es un defecto para los autos chinos y gradualmente se está eliminando su percepción de ser vehículos defectuosos (Torre, 2023).

Gracias a la equiparación actual de los vehículos de todos los fabricantes, actualmente el principal factor diferenciador es el software, siendo la industria china la que se encuentra

destacando más actualmente, siendo una amenaza para otras industrias internacionales, que han emigrado a china con el fin de receptar conocimiento y fortalecer su desarrollo tecnológico (Fusheng, 2024).

Llegada de vehículos chinos a Ecuador

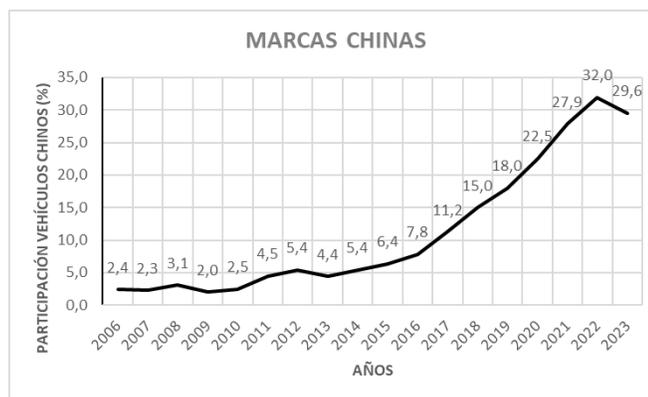
En Ecuador a finales de la década de los 80, prohibió la importación de vehículos al país, eso se lo hizo como una política proteccionista por parte de gobierno, con el fin de evitar la salida de divisas, y fomentar el desarrollo de la industria automotriz local (Oleas, 2017).

En 1992 se levantó la restricción de importaciones en Ecuador, esto favoreció a que diversas marcas, de diversos orígenes, vuelvan a entrar al mercado ecuatoriano, abriendo la variedad de modelos de autos que se comercializan en Ecuador, esto afectó a la producción nacional de automóviles.

La dolarización, que se produjo el 9 de enero del 2000, trajo a Ecuador estabilidad económica, además constantemente se introducía dinero proveniente de remesas extranjeras, lo que generó que mejoren las ventas de autos dentro del Ecuador, por ende, un aumento de importaciones, a partir del 2003 la cantidad de vehículos importados superó a la cantidad de vehículos producidos en el país, por lo que las marcas de origen internacional se impulsaron (Ortega, 2005).

No existe un registro específico del momento en el que llegaron los vehículos de origen chino a Ecuador, sin embargo, en el año 2006 la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) empezaron a emitir reportes de ventas de vehículos, gracias a esto se puede evidenciar, que, en ese primer registro, los autos de origen chino poseían el 2.39% de mercado nacional (AEADE, 2023). Como se muestra en la figura 1. Recalcando que los vehículos de origen chino, históricamente han tenido precios más bajos que su competencia.

Figura 1: Crecimiento de marcas chinas en Ecuador



Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

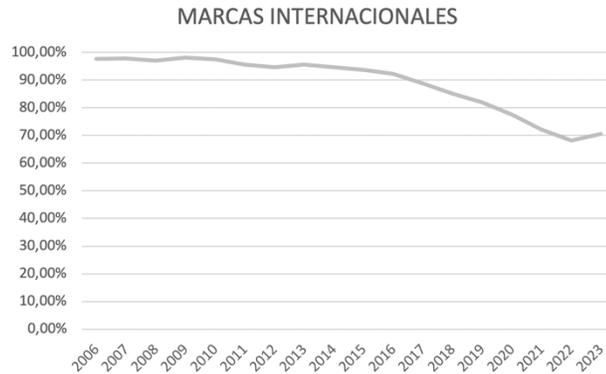
Como se muestra en la figura 1, las ventas de autos de origen chino han ido creciendo año tras año, se puede evidenciar dos repuntes importantes, en el 2017 en 3.40% y en el 2021 5.35%, con respecto al año previo, respectivamente. En el 2022 los vehículos de origen chino alcanzaron su porcentaje más alto, logrando un 32.95% del mercado ecuatoriano, sin embargo, en 2023 el porcentaje bajó al 29.55%, (AEADE, 2023).

Análisis de las marcas internacionales en el mercado ecuatoriano.

En los últimos años, el mercado de automóviles en Ecuador ha sufrido diversos cambios, con las marcas extranjeras no chinas imponiendo su propio ritmo. Estas marcas han experimentado un crecimiento constante en sus ventas desde el 2006, con un pico en el 2015 y un bache en el 2020, como resultado de la dinámica económica del país.

Tres marcas han liderado en este escenario: Chevrolet, Kia y Toyota, con un 17%, 16% y 7% de participación de mercado en el 2023, respectivamente.

Figura 2: Marcas Internacionales



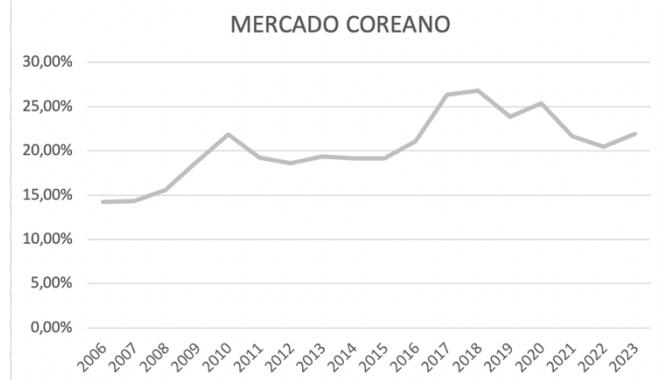
Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

La figura 2, muestra que la participación de mercado total de las marcas internacionales en el mercado automotriz ecuatoriano ha experimentado un crecimiento constante durante el período de 2006 a 2023. En 2006, la participación de mercado total de estas marcas era del 97,61%. En 2023, la participación de mercado total de estas marcas disminuyó a 70,45%.

Como se puede observar en la siguiente imagen, figura 3, el mercado coreano ha tenido un aumento constante desde los primeros registros en el año 2006 contando con un 14,20% de la participación en el mercado automotriz. Con el paso de los años, este mercado se ha expandido de gran manera en Ecuador, dando como resultado un valor de participación del 26,76% en 2018, considerándose como el mejor año para los vehículos provenientes de Asia.

Figura 3: Mercado Coreano



Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

Entre 2006 y 2023, el mercado automotriz japonés en Ecuador mostró variaciones significativas. Como podemos observar en la imagen 4, durante los primeros años, específicamente en 2007, el mercado japonés alcanzó su punto más alto con un 30,87% de participación. Sin embargo, a partir de ahí, se observó una tendencia decreciente, con un notable descenso hasta 2012, cuando la participación se redujo a 19,24%, como podemos observar en la figura 4. Este descenso puede atribuirse en parte a la creciente competencia de los vehículos chinos, que empezaron a ganar popularidad durante ese período.

La participación en el mercado japonés ha fluctuado desde 2012, alcanzando su punto más bajo en 2017 con un 13,76%. Sin embargo, ha habido una leve recuperación en los años recientes, llegando al 17,19% en 2023. Estos cambios reflejan las tendencias del mercado automotriz en Ecuador, donde elementos como la competencia, las preferencias del consumidor y las circunstancias económicas han tenido un impacto significativo en la evolución del mercado japonés.

Figura 4: Mercado Japonés

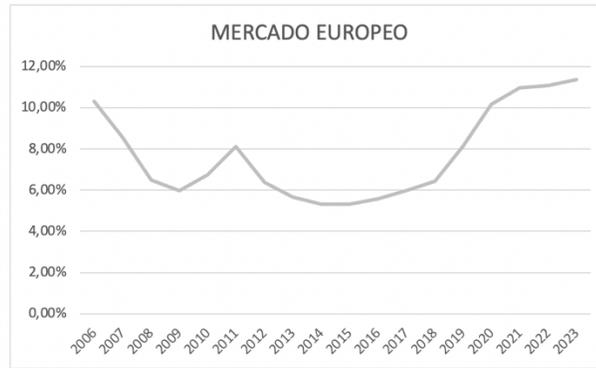


Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

Desde 2016, el mercado automotriz europeo en Ecuador ha experimentado una recuperación notable y un crecimiento notable, alcanzando su punto más alto en 2023 con una participación del 11,37%, como se puede observar en la figura 5. Este crecimiento sostenido en los últimos años ha sido impulsado por factores como las estrategias de mercado de las principales marcas, Renault y Volkswagen, así como las preferencias del consumidor y políticas favorables.

Figura 5: Mercado Europeo



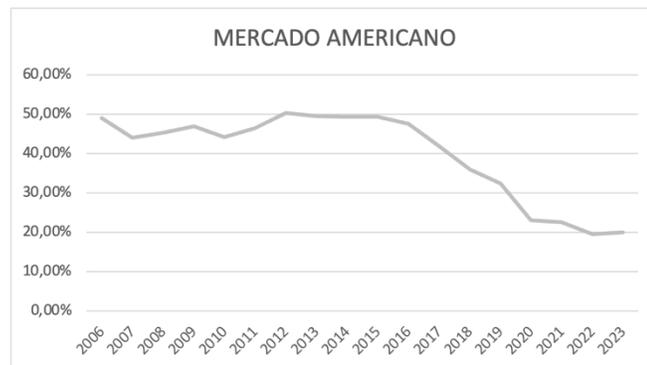
Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

Chevrolet mantuvo una participación dominante en el mercado automotriz americano en Ecuador entre 2006 y 2018, alcanzando su punto máximo en 2012 con un impresionante 50,39%. Durante este tiempo, la participación en el mercado se mantuvo estable, con valores constantemente superiores al 40%, lo que demuestra la gran presencia y preferencia de los consumidores ecuatorianos por los vehículos americanos. Sin embargo, comenzó una notable tendencia a la baja a partir de 2018, cayendo del 35,92% en 2018 al 19,96% en 2023, como se puede observar en la figura 6.

La disminución se debe a la competencia de marcas asiáticas y europeas, los cambios en la preferencia por vehículos más económicos y eficientes y las políticas económicas. A pesar de la reputación de Chevrolet, su dominio ha sido cuestionado, lo que refleja una transformación en el mercado automotriz en Ecuador.

Figura 5: Mercado Americano



Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

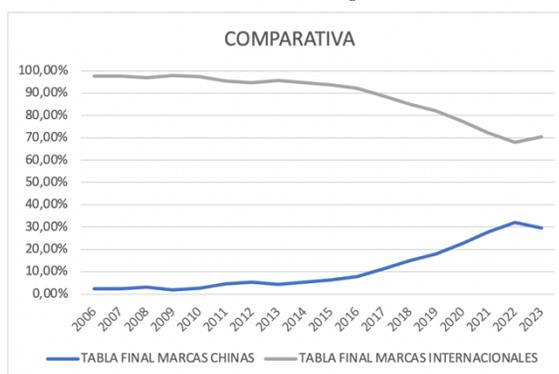
Comparativa frente a las marcas tradicionales.

La figura 7, muestra cómo cambió el mercado automotriz ecuatoriano entre 2006 y 2023, comparando la participación de marcas chinas e internacionales. En 2006, las marcas chinas tenían una participación mínima del 2,39 por ciento, mientras que las marcas globales tenían la mayoría con un 97,61 por ciento. Hasta 2010, esta tendencia hacia el dominio global se mantuvo bastante estable, aunque con algunas variaciones. No obstante, desde 2011, se registra un aumento constante en la participación de las marcas chinas, llegando al 4,47% en 2011 y superando el 10% en 2017.

De 2018 a 2023, la incorporación de las marcas chinas en el mercado ecuatoriano aumentó significativamente. Las marcas chinas alcanzaron un 15% de participación en 2018, y este aumento continuó hasta 2022, cuando alcanzaron un 31%. En cambio, la participación de las marcas globales disminuyó a un ritmo constante, disminuyendo de un 85% en 2018 a un 68% en 2022. Este cambio muestra una tendencia significativa en las preferencias de los consumidores ecuatorianos, posiblemente influenciada por el precio competitivo y la mejora en la tecnología y la calidad de los vehículos chinos.

A pesar de que la participación de las marcas chinas disminuyó ligeramente al 29,55% en 2023, las marcas internacionales mantuvieron su participación del 70,45%. Este cambio en el equilibrio del mercado automotriz ecuatoriano muestra que las marcas chinas han aumentado significativamente su influencia, desafiando el dominio tradicional de las marcas internacionales. Los acuerdos comerciales favorables y la creciente percepción positiva de los vehículos chinos entre los consumidores locales son algunas de las razones detrás de este fenómeno.

Figura 7: Comparativa de las marcas chinas frente a las marcas internacionales.



*Fuente: AEADE.
Realizado por: Los autores.*

Estándares de seguridad vehicular en el Ecuador.

No todas las marcas chinas han logrado ingresar al mercado ecuatoriano, ya que existe una norma de seguridad para los vehículos que se comercializan en el país.

En Ecuador los vehículos que se comercializan en su territorio, ya sean importados, ensamblados o fabricados en el país, deben cumplir con la norma RTE INEN-034, establecida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN, 2016).

Acorde a la norma, los vehículos deben cumplir los siguientes requisitos mínimos para ser comercializados en el Ecuador (INEN, 2016). Se muestra en la *tabla 1*.

Tabla 1: Requisitos de Seguridad.

Requisitos mínimos de Seguridad	
Ítem	Requisito
Condiciones ergonómicas	Apoyacabezas en todas sus plazas. Anclajes de asientos. Anclajes ISOFIX*
Frenos	ABS (Sistema antibloqueo de ruedas)
Control electrónico de estabilidad	Sistema activo de seguridad
Dirección	Sistema de dirección asistida
Cinturón de seguridad	Cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo Los cinturones de seguridad deben ser de 3 puntos de sujeción. Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón de seguridad
Protección para impacto frontal y lateral	Barras de protección contra colisiones
Bolsas de aire	El vehículo debe incluir al menos dos bolsas de aire frontales.

Capó	Debe contar con sistema de apertura manual, adicional al remoto
------	-----------------------------------------------------------------

**Isofix: Anclaje para sillas de niños.*

Elaborado por: Autores.

Fuente: INEN, 2016.

Todos estos aspectos robustecen la seguridad de los usuarios y apartar del mercado ecuatoriano a vehículos que no ofrezcan una seguridad adecuada para los ocupantes.

Realidad política y socio económica del Ecuador desde el 2006

La realidad política y socioeconómica de nuestro país afecta directamente a la venta de vehículos a nivel local (AEADE, 2023).

En el 2006, Ecuador se encontraba en un proceso electoral en busca de un nuevo presidente, en 2007 fue posicionado Rafael Correa como presidente. En ese entonces, la tasa de desempleo era de 3.5%. El PIB per cápita en el año 2006 se fijó en 3261.5 de dólares por habitante, este estuvo en tendencia al alza en años posteriores. Por otro lado, la inflación se encontraba en 3.3% (Banco Mundial, 2024).

El gobierno se vio relacionado a corrientes de socialismo, lo cual generó una gran inversión pública, consiguiendo que hasta el año 2017 se registró una caída del 40% en los niveles de pobreza, trayendo consigo una mejora económica (Muñoz, 2009), lo que también repercutió en un aumento de ventas de automóviles en el Ecuador (AEADE, 2023).

En 2016, mientras transcurría el gobierno de Rafael Correa, en Ecuador ocurrió un fenómeno natural devastador, que fue el terremoto de Manabí, lo cual generó graves afectaciones económicas para el país, se perdieron 21.823 empleos directos lo que significó un incremento en la tasa de desempleo de 4.6% y una reducción de 515 millones de dólares en el sector productivo (Banco Mundial, 2024), esto ocasionó que el PIB se reduzca con respecto a años previos, al igual que el PIB per cápita, que cayó en \$60,9 respecto al año anterior (Banco Mundial, 2021).

En 2017, llegó al gobierno el presidente Lenin Moreno, el cual instauró políticas neoliberales dentro del país, con un enfoque de derecha. Por su manera de llevar su gobierno, se vivió una recesión económica importante (Johnstone, 2023).

En el 2020 llegó la Pandemia de Covid 19 al Ecuador, esta afectó a la economía de todo el mundo, Ecuador sufrió de grandes afectaciones económicas, con una caída del 7.8% del PIB, y un 7% de disminución del gasto del consumo final de los hogares ecuatorianos, del mismo modo las importaciones cayeron a 7.9% respecto al 2019. El nivel de desempleo llegó a uno de los valores más altos históricamente, con una tasa del 6.3%. El PIB per cápita decreció a \$753,3, y se sufrió una deflación de -0.3% (Banco Mundial, 2024). La deflación, refleja una economía en retroceso, esto debido a un aumento de oferta y una disminución de demanda (Coba, 2021).

En el 2021 se instauró un nuevo gobierno en Ecuador, Guillermo Lasso fue posicionado como presidente, a pesar del cambio político, la situación económica y política no mejoró. El gobierno se vio envuelto en disputas con el poder legislativo, lo que ocasionó que terminará su periodo anticipadamente (Johnstone, 2023), esto sumado a una crisis de seguridad, hicieron que en el 2022 el PIB de Ecuador vuelva a decrecer, en 3.6% (Banco Mundial, 2024).

En 2022 se posicionó Daniel Noboa como nuevo presidente del Ecuador, la inseguridad y problemas políticos han generado inestabilidad en el país (Cassanello, 2023), ocasionando que el PIB en 2023 decreciera aún más, en 3.8% con respecto al año previo,

Todos los eventos antes descritos, afectan la decisión de compra de bienes y servicios (Orellana, 2021).

Pasado, Presente y futuro de las importaciones de vehículos en Ecuador

En la segunda década del siglo XXI, los gobiernos ecuatorianos se han enfocado en estrechar las relaciones comerciales con países alrededor del mundo. Esto con el fin de mejorar las exportaciones del país y mejorar las condiciones de importación de productos, entre ellos los automóviles.

El 11 de noviembre de 2016 se firmó un tratado de libre comercio entre Ecuador y la Unión Europea, esto trajo beneficios en importaciones y exportaciones para ambas partes, el sector automotriz, no se vio apartado de este acuerdo (Vicepresidencia del Ecuador, 2016).

Parte del acuerdo comercial, establecía que tras siete años los aranceles de vehículo livianos europeos tuvieran cero aranceles en Ecuador, respecto a su arancel que poseían antes

del 2017, el cual estaba alrededor del 40%. Esto ha beneficiado a la mayor parte de fabricantes europeos, pero de igual forma a las marcas que tienen plantas de ensamblaje en Europa. Esto se puede evidenciar en el registro de importaciones, antes del tratado de libre comercio, se vendían 1.519 vehículos de origen europeo por año, en 2022 las ventas de vehículos crecieron a 9224 unidades anuales, creciendo 16 veces. Esto gracias a su percepción de calidad y precio más atractivo (Tapia, 2023).

En mayo del 2023 el gobierno ecuatoriano, en conjunto al estado chino, también firmaron un tratado de libre comercio, esto con el fin de estrechar los lazos comerciales entre ambos países. Este tratado entró en vigencia en mayo del 2024. (MPCEIP, 2024)

En el sector automotriz los beneficios son amplios, los autos de origen chino tienen un arancel del 35 al 40%, estos se disminuirán paulatinamente hasta llegar al 0%, en un lapso de 15 años. Para el caso de vehículos pesados, el retiro de aranceles será en 20 años. En 2 décadas, no existirá ningún tipo de arancel para vehículos provenientes del país asiático.

Se prevé que cuando la reducción de aranceles sea igual al 0%, los precios de los vehículos chinos se reducirán significativamente (Primicias, 2024).

Esto sin lugar a dudas tendrá repercusiones en las ventas de diferentes fabricantes dentro del Ecuador, hay que tomar en cuenta que puede haber nuevos acuerdos comerciales con otros países.

Ventas del sector automotriz

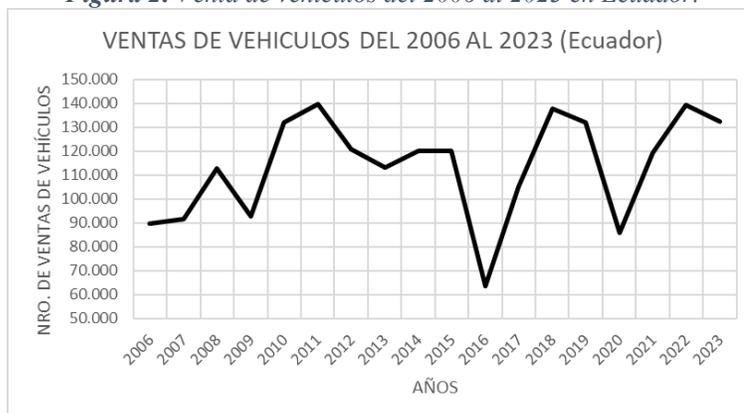
El mercado automotriz ecuatoriano se ha caracterizado por fluctuar en el tiempo. En el 2006, que es el año en el que la AEADE empezó a recolectar datos, se vendieron 89.558 vehículos. Para el 2007 y 2008 las ventas se incrementaron en más del 10% en cada año, sin embargo, en el 2009 las ventas decrecieron hasta 92.764 unidades, lo que significa un decrecimiento del 17% respecto al año previo. Para el 2011 las ventas volvieron a incrementarse, hasta las 139.590 unidades vendidas, posterior a este año, la tendencia de ventas anuales disminuyó, en un promedio de casi 1.5% al año hasta el 2016 (AEADE, 2023).

Desde el 2016 al 2018 las ventas volvieron a incrementarse hasta 137.615 unidades vendidas por año. En el año 2019 las ventas fueron a la baja, hasta que 2020 las ventas llegaron solo a 85.818 unidades.

Hasta 2022 las ventas aumentaron hasta 139.517, registrando ventas históricas en dicho año.

Esta dinámica de ventas que no tiene un patrón definido, en el que se visibilizan aumentos y decrementos, se deben a condiciones económicas, políticas y sociales que han ocurrido en el Ecuador como se mencionó previamente en este documento.

Figura 2: Venta de vehículos del 2006 al 2023 en Ecuador.



Fuente: AEADE.

Realizado por: Los autores.

Materiales y métodos

Materiales:

Para esta encuesta se utilizó una población objetiva finita de 1.265.154, esto debido a que son el número de familias que actualmente poseen al menos un vehículo en el Ecuador. (INEC, 2023).

Para términos del tamaño de muestra se usó lo siguiente: un nivel de confianza del 95%, y un margen de error del 5%. Para el cálculo de la muestra se usará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

En donde:

- N = Tamaño de la población (1 265 154).
- Z = Valor Z para el nivel de confianza de 95% (1.95)
- p = Proporción esperada (0.5, no se conoce)
- $q = 1 - p(0.5)$

- $e =$ Margen de error (0.05)

Reemplazando los valores en la fórmula obtenemos:

$$n = \frac{1\ 265\ 154 * 1.95^2 * 0.5 * 0.5}{0.05^2 * (1\ 265\ 154 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{1\ 215\ 250.63}{3\ 163.84} \cong 324.24$$

Al redondear al entero más cercano, obtenemos que la encuesta se debe realizar a 324 familias ecuatorianas alrededor del Ecuador, teniendo en cuenta las condiciones anteriormente descritas. Para el muestreo, se tomó en cuenta datos del INEC, respecto a los datos de personas que viven actualmente en zonas urbanas de las regiones Costa, Sierra, Amazonía y Galápagos, obteniendo los siguientes datos, respecto a la población total del Ecuador:

Tabla 2: Habitantes en áreas urbanas de Ecuador.

Región	Nro. De Habitantes	%
Costa	6 377 714	37.6
Sierra	4 394 212	25.9
Amazonía	414 247	2.4
Galápagos	17 958	0.1
Total:	11 201 131	66

Fuente: INEC.

Realizado por: Los autores.

Se conoce que el 66% de población vive en la zona urbana de Ecuador, si asumimos que el 66% es el 100% de la población urbana. El porcentaje en cada región sería:

Tabla 3: Tabla de aproximación.

Región	% áreas urbanas global	% en áreas urbanas
Costa	37.6	56.96
Sierra	25.9	39.24
Amazonía	2.4	3.63
Galápagos	0.1	0.15
Total:	66	100

Fuente: Los Autores.

Realizado por: Los autores.

Con estos datos se establece la proporción de encuestas que se debe realizar por región, teniendo en cuenta que la muestra es de 324 personas en todo Ecuador:

Tabla 4: Número de encuestas a realizar.

Región	%	Nro. De Encuestas
Costa	57.01	184
Sierra	39.29	127
Amazonía	3.68	12
Total:	100	324

Fuente: Los autores.

Realizado por: Los autores.

Se descartó la región de Galápagos por el bajo número de encuestas que se deberían realizar.

Las recolecciones de datos de las encuestas se realizaron a través de la plataforma en línea Google Forms, mediante el envío de links de manera virtual. Los datos se recolectaron y procesaron con la misma herramienta. Se utilizó un periodo de recolección de datos de un mes, para que de esta manera se garantice cubrir todas las regiones y segmentos de población.

Métodos:

Para esta investigación se usó un método deductivo (Dávila, 2006), el cual permite que, mediante el análisis de las encuestas realizadas y la información de la bibliografía recopilada, se pueda tener un análisis de la entrada de los vehículos de origen chino al Ecuador frente a otras marcas internacionales, para que de esta manera obtener resultados y establecer conclusiones.

Resultados y discusión

Una vez realizadas las encuestas a la población requerida, se utilizó una matriz de doble entrada, con el fin de seleccionar las preguntas más relevantes para la ejecución del estudio. Al analizar las encuestas se pueden dividir las preguntas en dos grupos, las 4 primeras tienen que ver con el mercado, la consideración de compra, sus fortalezas, debilidades y su perspectiva de calidad, esto se puede visibilizar en la tabla 5.

Los gráficos a continuación muestran información respecto al mercado. Los resultados de encuestas a 324 personas quienes fueron consultadas sobre si considerarían la compra de un vehículo de origen chino.

Como se muestra en la figura 3, los resultados indican que un 40% de los encuestados considerarían la compra de un vehículo de origen chino, esto coincide con la cantidad de

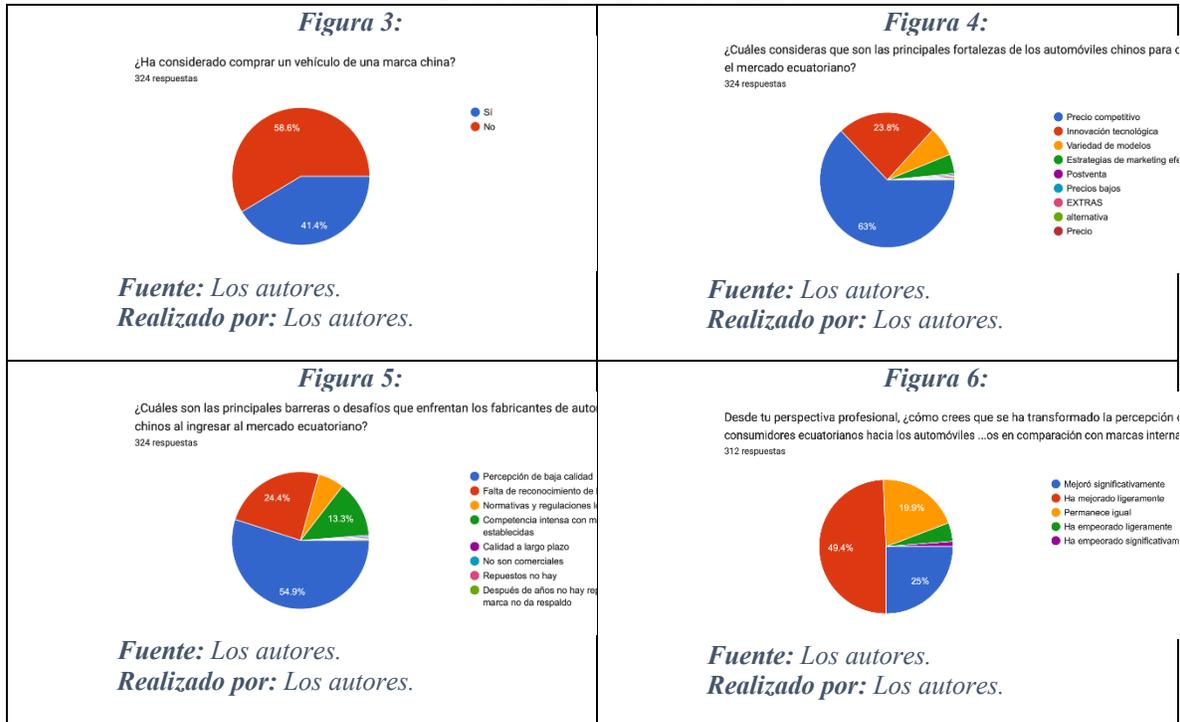
vehículos chinos que el mercado posee actualmente (30% de los vehículos del mercado nacional son de origen chino). El restante 10% podría estar en selección de compra o desistirían de la opción de comprar un vehículo de este origen

Como se muestra en la figura 4, casi un 65% de la población cree que la principal fortaleza de los automóviles chinos es su precio, estableciendo una correlación directa con la situación económica del país, cuando existen problemas de esta índole en Ecuador los vehículos de origen chino registraron aumento de ventas. Esto pasó en 2017 y 2020, que, tras graves situaciones del país, los vehículos de origen chino incrementaron sus ventas en 3.40% y 5.35%, respectivamente.

En la figura 5, un 55% de los encuestados consideran que la principal barrera para adquirir un vehículo de origen chino es su percepción de mala calidad, lo cual es un factor que tiempo atrás era divulgado por el mundo, debido a que eran vehículos considerados de baja calidad en sus primeros años en el mercado global.

La imagen de los vehículos chinos está cambiando, como se muestra en la figura 6. En la encuesta de que, si ha existido mejorías respecto a la calidad, un 75% afirmaron que si han existido mejoras. Lo cual no es casualidad, ya que actualmente la calidad de los vehículos chinos se ha estandarizado con la de otras marcas internacionales, gracias a la exigencia de normativas en los países de destino y al trabajo cooperativo de otras empresas que han contribuido a la mejora de la calidad de los vehículos chinos.

Tabla 5: Encuestas sobre el Mercado.



Realizado por: Los autores.

Los gráficos a continuación muestran información respecto a la experiencia de 324 encuestados respecto a los autos de origen chino, se les cuestiona sobre seguridad, calidad y tecnología.

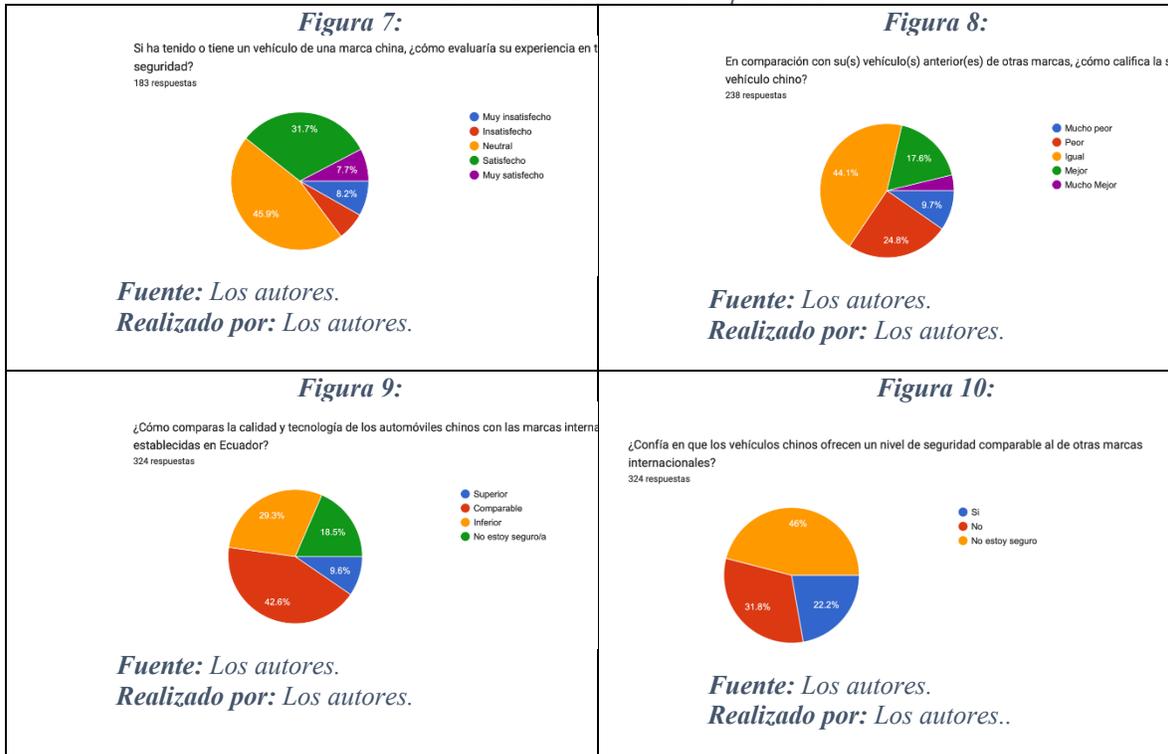
Como se muestra en la figura 7, casi un 85% de personas señalan que la seguridad de un vehículo chino es igual o mejor que la de un vehículo de otro origen.

Un 70% de la población que ha tenido un auto de otro origen y actualmente posee un vehículo chino señala que la seguridad de estos vehículos es igual o mejor que la de un vehículo de otro origen, como se muestra en la figura 8.

Por otra parte, como se muestra en la figura 9, casi un 50% de la población señala que la calidad y tecnología de los vehículos de origen chino es igual o mejor que la de un vehículo de otro origen.

Tan solo un 30% no cree que el nivel de seguridad de un vehículo chino sea igual a la de un vehículo de otro origen, como se muestra en la figura 10.

Tabla 1: Encuesta sobre experiencia.



Realizado por: Los autores.

Como se mostró en las figuras anteriores, la opinión de los consumidores respecto a la seguridad de los vehículos de origen chino es aceptable, esto se debe a que actualmente en Ecuador existen estándares de seguridad, que condicionan a que las compañías cumplan con requisitos para que puedan ser comercializados en el país, como se explicó anteriormente en el texto. Además, los encuestados consideran que la calidad y tecnología de los vehículos chinos es bastante buena, esto es acorde al gran desarrollo tecnológico que ha tenido la industria automotriz china en este sentido.

Está claro que la percepción de los consumidores ha cambiado en el tiempo y la aceptación por parte de los usuarios se ha incrementado.

Conclusiones

Los autos de origen chino han experimentado un crecimiento significativo en el siglo XXI en Ecuador, esto se ve influenciado por factores como su precio competitivo, el cual es el principal decisor de compra para los ecuatorianos, recordando que el país se ve envuelto constantemente en crisis económicas. La mejora de calidad y seguridad, también han sido un

factor determinante, ya que un 40% de ecuatorianos creen que han mejorado en este aspecto, estos vehículos han mejorado sus estándares, siendo comparables a otros vehículos de marcas reconocidas, además, han destacado por su tecnología, la cual incluso es envidiada por fabricantes de otros países. Generando que el 40% de ecuatorianos consideren a los vehículos de este origen son una opción viable de compra.

A pesar, de la notable mejora de los vehículos de origen chino, aún existen barreras que limitan una mayor consolidación en el mercado y sus ventas se equiparen a la intención de compra. Su principal barrera es la percepción de baja calidad de los vehículos de este origen, es algo que aqueja a un 55% de consumidores ecuatorianos. La constante competencia de otros fabricantes, como los autos de origen europeo son una fuerte amenaza actual para los vehículos de origen chinos, ya que como se mostró anteriormente, solo los vehículos de origen del gigante asiático, y los del viejo continente han experimentado una notoria mejora en ventas. Por otra parte, los coreanos, se mantienen en una meseta positiva, mientras que los americanos y japoneses han venido con una tendencia a la baja.

En general la evolución de los vehículos de origen chino en el mercado ecuatoriano es prometedora, debido a su adaptabilidad al mercado, mejora en calidad, innovación y en tecnología, todo esto acompañado de precios bajos en relación a su competencia, sin embargo, hay que considerar que aún existen vehículos de este origen de baja calidad, por lo que, al momento de adquirir un vehículo, se debe analizar detalladamente cada marca y modelo. Para años futuros se espera que ganen más participación en el mercado, sin embargo, abra que mantenerse expectantes a las medidas que puedan tomar otras marcas que se comercializan en Ecuador, además de los acuerdos comerciales que pueda establecer el gobierno ecuatoriano con otros países en el futuro.

Bibliografía:

AEADE. (2023). *Anuarios 2006 al 2023*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/anuario/>

Álvarez, L. (2006). *Reformas económicas, inversión extranjera directa y cambios en la estructura de la industria automotriz china (1980-2004)*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39521805>

- Cassanello, N. (11 de Octubre de 2023). *CRISIS DE SEGURIDAD EN ECUADOR: PASADO, PRESENTE Y FUTURO*. Obtenido de Agenda Estado de Derecho: <https://agendaestadodederecho.com/crisis-de-seguridad-en-ecuador/>
- Chu, W.-W. (Octubre de 2011). *How the Chinese government promoted a global automobile industry*. Obtenido de Oxford Academy: <https://doi.org/10.1093/ICC/DTR010>.
- Coba, G. (23 de Abril de 2021). *Precios caen 0,7% durante junio, Ecuador entra técnicamente en deflación*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/precios-caida-junio-ecuador-deflacion/>
- Costas, J. (29 de Agosto de 2011). *Volkswagen y China: simbiosis total*. Obtenido de Motorpasion: <https://www.motorpasion.com/volkswagen/volkswagen-y-china-simbiosis-total>
- Dávila, G. (2006). *EL RAZONAMIENTO INDUCTIVO Y DEDUCTIVO DENTRO*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/pdf/761/76109911.pdf>
- Fang, Y. (1966). Soviet Union's aid in building the First Automobile Factory. En *Soviet Union's aid in building the First Automobile Factory*. (pág. 119). Obtenido de Technology Transfer from the Soviet Union to the peoples Republic of China.
- Fusheng, L. (22 de abril de 2024). *Principales gigantes automotrices se acercan a la tecnología china*. Obtenido de Diario del Pueblo Digital: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2024/0422/c31620-20159801.html>
- Holweg, M. (2009). *The past, present and future of China's automotive industry: a value chain perspective*. Obtenido de International Journal of Technological Learning, Innovation and Development: <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2009.021957>
- INEC. (30 de Noviembre de 2023). *1.265.154 hogares tienen al menos un vehículo para uso exclusivo del hogar*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/1-265-154-hogares-tienen-al-menos-un-vehiculo-para-uso-exclusivo-del-hogar/#:~:text=Por%20otro%20lado%2C%20el%2027,en%20el%20Ecuador%20tienen%20motocicleta>.
- INEC. (30 de noviembre de 2023). *INEC*. Obtenido de 1.265.154 hogares tienen al menos un vehículo para uso exclusivo del hogar: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- INEN. (15 de septiembre de 2016). Norma RTE-034-4R. *RESOLUCIÓN No. 16 38*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Johnstone, J. (10 de Octubre de 2023). *Ecuador: Una década de progreso, desandada*. Obtenido de Center for Economic and Policy Research: <https://cepr.net/report/ecuador-una-decada-de-progreso-desandada/>
- Moto, E. (13 de noviembre de 2023). *"Los autos chinos ya tienen la misma calidad que los europeos": consultora de Porsche*. Obtenido de yahoo!finanzas: <https://es-us.finanzas.yahoo.com/noticias/autos-chinos-calidad-europeos-consultora-211300052.html?guccounter=1>

- MPCEIP. (2024). *Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca*. Obtenido de Tratado de Libre Comercio Ecuador – China: <https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china/>
- Muñoz, F. (junio de 2009). *La coyuntura de cambio en Ecuador*. Obtenido de Irg: <http://www2.institut-gouvernance.org/fr/analyse/fiche-analyse-458.html>
- Oleas, J. (2017). *Ecuador 1980-1990: crisis, ajuste y cambio de régimen de desarrollo*. Obtenido de Scielo: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532017000100210
- Orellana, Z. (10 de mayo de 2021). *Afectación del COVID-19 en las ventas y exportaciones de las*. Obtenido de X-pedientes: https://ojs.supercias.gob.ec/index.php/X-pedientes_Economicos
- Ortega, J. (octubre de 2005). *ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO*. Obtenido de Banco Central del Ecuador: <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf>
- Prado, P. (Abril de 2019). *Análisis comparado de las Políticas Públicas de China y México en el sector automotriz*. Obtenido de ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/340464963_Analisis_comparado_de_las_Politiccas_Publicas_de_China_y_Mexico_en_el_sector_automotriz
- Primicias. (23 de Febrero de 2024). *Primicias el Periodismo Comprometido*. Obtenido de Así caerán los precios de los carros chinos con el acuerdo comercial: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-chinos-desgravacion-acuerdo-comercial/#:~:text=El%20acuerdo%20comercial%20entre%20Ecuador,entrada%20en%20vigencia%20del%20tratado.>
- Regalado, O. (2019). *Estrategias de internacionalización de empresas chinas: casos de la industria automotriz en el mercado sudamericano*. Obtenido de Redalyc: <https://www.redalyc.org/journal/5608/560859050004/html/>
- Soto, M. (12 de noviembre de 2015). *La industria automotriz en China: competitividad y perspectiva en el comercio internacional*. Obtenido de orientando: <https://orientando.uv.mx/index.php/orientando/article/view/1883>
- Tapia, E. (7 de Diciembre de 2023). *Carros europeos entrarán a Ecuador con arancel cero desde 2024*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-europeos-arancel-cero-acuerdo-comercial-ue/>
- Torre, A. d. (5 de octubre de 2023). *Los coches chinos son indistinguibles en calidad de los europeos. No lo decimos nosotros, lo dice la propia industria*. Obtenido de Xataka: <https://www.xataka.com/movilidad/coches-chinos-indistinguibles-calidad-europeos-no-decimos-nosotros-dice-propia-industria>

Vicepresidencia del Ecuador. (2016). *ECUADOR FIRMA ACUERDO COMERCIAL CON LA UNIÓN EUROPEA*. Obtenido de Vicepresidencia: <https://www.vicepresidencia.gob.ec/ecuador-firma-acuerdo-comercial-con-la-union-europea/>

Anexos

En esta sección se incluyen materiales adicionales que complementan la investigación realizada sobre el mercado automotriz ecuatoriano. Estos anexos proporcionan un contexto más amplio y detallado que respalda los hallazgos y conclusiones presentados en el cuerpo principal del trabajo.

A continuación, se presenta la encuesta titulada "**Análisis del Mercado Automotriz Ecuatoriano**", la cual fue fundamental para recabar opiniones y conocimientos sobre la percepción de los consumidores respecto a la entrada de automóviles chinos en el mercado local en comparación con otras marcas internacionales. Los resultados de esta encuesta fueron utilizados para analizar las tendencias y preferencias del mercado, y para identificar los factores clave que influyen en la decisión de compra de los consumidores ecuatorianos.

Anexos 1. Encuesta para Expertos: Análisis del Mercado Automotriz Ecuatoriano

Gracias por participar en esta encuesta dirigida sobre el análisis del mercado automotriz ecuatoriano en relación con la entrada de automóviles chinos frente a otras marcas internacionales. Tus opiniones y conocimientos son fundamentales para mi investigación. Por favor, responde las siguientes preguntas seleccionando la opción que mejor refleje tu opinión.

Información del Participante:

Sección 1: Datos Demográficos

1. Edad:

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56 o más

2. Región

- Sierra
- Costa
- Amazonia

3. Género:

- Masculino
- Femenino
- Otro

4. Nivel de educación:

- Primaria
- Secundaria
- Educación técnica
- Universitaria
- Posgrado

5. Cargo / Especialización:

- Analista de Mercado Automotriz
 - Economista
 - Investigador del Sector Automotriz
 - Otro (Especificar)
-
-

Sección 2: Preferencias de Compra de Vehículos

¿Qué tipo de vehículo posee actualmente?

- Sedán
- SUV
- Camioneta
- Hatchback
- Otro

- **¿Cuál es la marca de su vehículo actual?**
-
-

- **¿Ha considerado comprar un vehículo de una marca china?**
 - Sí
 - No
- **Si su respuesta anterior fue "Sí", ¿qué marca china considera o ha considerado?**
 - Chery
 - Great Wall
 - BYD
 - Geely
 - Otra

Sección 3: Percepciones sobre la Seguridad de los Vehículos

- **En una escala del 1 al 5, donde 1 es "Nada importante" y 5 es "Muy importante", ¿qué tan importante es la seguridad del vehículo en su decisión de compra?**
- **¿Qué características de seguridad considera más importantes en un vehículo? (Seleccione todas las que apliquen)**
 - Frenos ABS
 - Airbags
 - Control de estabilidad
 - Asistencia de frenado
 - Sistemas de asistencia al conductor (ADAS)
 - Otros (especificar)
- **¿Está familiarizado con las pruebas de seguridad y calificaciones (como Euro NCAP, Latin NCAP)?**
 - Sí
 - No
- **¿Confía en que los vehículos chinos ofrecen un nivel de seguridad comparable al de otras marcas internacionales?**
 - Sí
 - No
 - No estoy seguro

- **Si ha tenido o tiene un vehículo de una marca china, ¿cómo evaluaría su experiencia en términos de seguridad?**
 - Muy insatisfecho
 - Insatisfecho
 - Neutral
 - Satisfecho
 - Muy satisfecho

- **En comparación con su(s) vehículo(s) anterior(es) de otras marcas, ¿cómo califica la seguridad del vehículo chino?**
 - Mucho peor
 - Peor
 - Igual
 - Mejor
 - Mucho mejor

- **Si su respuesta anterior fue "Sí", ¿cómo evalúa la respuesta del vehículo en términos de seguridad durante el incidente o accidente?**
 - Muy insatisfecho
 - Insatisfecho
 - Neutral
 - Satisfecho
 - Muy satisfecho

- **En tu opinión, ¿cuál ha sido el impacto de la entrada de automóviles chinos en el mercado automotriz ecuatoriano en los últimos años?**
 - A. Muy positivo
 - B. Positivo
 - C. Neutro
 - D. Negativo
 - E. Muy negativo

- **¿Cómo comparas la calidad y tecnología de los automóviles chinos con las marcas internacionales establecidas en Ecuador?**
 - A. Superior
 - B. Comparable
 - C. Inferior
 - D. No estoy seguro/a

- **¿Cuáles consideras que son las principales fortalezas de los automóviles chinos para competir en el mercado ecuatoriano?**
 - A. Precio competitivo
 - B. Innovación tecnológica
 - C. Variedad de modelos
 - D. Estrategias de marketing efectivas
 - E. Otras (Especificar)

- **¿Cuáles son las principales barreras o desafíos que enfrentan los fabricantes de automóviles chinos al ingresar al mercado ecuatoriano?**
 - A. Percepción de baja calidad
 - B. Falta de reconocimiento de la marca
 - C. Normativas y regulaciones locales
 - D. Competencia intensa con marcas establecidas
 - E. Otros (Especificar)

- **Desde tu perspectiva profesional, ¿cómo crees que se ha transformado la percepción de los consumidores ecuatorianos hacia los automóviles chinos en comparación con marcas internacionales?**
 - A. Mejoró significativamente
 - B. Ha mejorado ligeramente
 - C. Permanece igual
 - D. Ha empeorado ligeramente

- E. Ha empeorado significativamente
- **¿Qué estrategias de marketing y posicionamiento consideras efectivas para promover la aceptación de los automóviles chinos en el mercado ecuatoriano?**
 - A. Campañas publicitarias masivas
 - B. Alianzas con concesionarios locales
 - C. Garantías y servicios posventa mejorados
 - D. Patrocinio de eventos locales
 - E. Otras (Especificar)

- **¿Qué recomendaciones ofrecerías a los fabricantes de automóviles chinos que desean consolidar su presencia en Ecuador?**
 - A. Mejorar la calidad percibida y real de los productos
 - B. Adaptar los modelos a las preferencias locales
 - C. Invertir en desarrollo de distribuidores y servicios de postventa
 - D. Realizar estudios de mercado más exhaustivos
 - E. Otras (Especificar)