



Alberto Esteban Mogrovejo-Lazo

**E-mail:** beteml@hotmail.com

**Orcid:** <https://orcid.org/0000-0001-9264-2251>

Juan Fernando Falconi-Piedra

**E-mail:** juanfher0904@gmail.com

**Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-3622-6218>

Andicoaudi S.A., Cuenca, Azuay, Ecuador

## Cita sugerida (APA, séptima edición)

Mogrovejo-Lazo, A. E., & Falconi-Piedra, J. F. (2025). Desarrollo del mercado automotriz en el Ecuador y sus perspectivas para el año 2025. *Sociedad & Tecnología*, 8(3), 457-466, DOI: <https://doi.org/10.51247/st.v8i3.599>.

==== o =====

## Desarrollo del mercado automotriz en el Ecuador y sus perspectivas para el año 2025.

### RESUMEN

El mercado automotriz es uno de los más importantes para la economía del Ecuador; en el 2024 facturó un total de US\$242.442 millones; dato de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE - (2024) esperando un incremento el 2025 de un 4% según el crecimiento de la economía anunciado por el gobierno del Ecuador. En los últimos años a partir del 2015 el mercado automotriz ha tenido un dinamismo interesante por el ingreso de marcas chinas que ha diversificado el tradicional mercado automotriz ecuatoriano en donde predominaba la marca Chevrolet con casi un 50% del mercado antes de la entrada de marcas coreanas y chinas; el problema tratado en esta investigación es como este mercado puede levantarse en el 2025; el objetivo es dar soluciones como la baja de impuestos, créditos flexibles, para dinamizar nuevamente este sector, la metodología utilizada fue la cuantitativa utilizando datos primarios de la Asociación Automotriz del Ecuador (AEADE) además información de la Balanza Comercial del Ecuador obtenida del Banco Central del Ecuador (BEC); las conclusiones demuestran que con voluntad política del Gobierno Nacional en reducir impuestos para bajar los precios de los vehículos y créditos flexibles a tasas más asequibles por parte de la banca privada puede dinamizar este mercado, generando mayor empleo para la población ecuatoriana y regresar a los estándares pre pandemia.

**Palabras Clave:** automotriz, impuestos, créditos, precios.

==== o =====

## Development of the automotive market in Ecuador and its prospects for the year 2025.

### ASBTRAC

The automotive market is one of the most important for the Ecuadorian economy; in 2024 it billed a total of US\$242,442 million; data from the Association of Automotive Companies of Ecuador - AEADE - (2024) expecting an increase in 2025 of 4% according to the economic

growth announced by the Ecuadorian government. In recent years, since 2015, the automotive market has had an interesting dynamism due to the entry of Chinese brands that has diversified the traditional Ecuadorian automotive market where the Chevrolet brand predominated with almost 50% of the market before the entry of Korean and Chinese brands; the problem addressed in this research is how this market can rise in 2025; The objective is to provide solutions such as tax cuts and flexible loans to revitalize this sector. The methodology used was quantitative, using primary data from the Ecuadorian Automotive Association (AEADE) and information on Ecuador's Trade Balance obtained from the Central Bank of Ecuador (BEC). The conclusions demonstrate that the political will of the National Government to reduce taxes and lower vehicle prices, along with flexible loans at more affordable rates from private banks, can revitalize this market, generating more employment for the Ecuadorian population and returning to pre-pandemic standards.

**Keywords:** automotive, taxes, credits, prices.

==== o =====

## **Desenvolvimento do mercado automotivo no Equador e suas perspectivas para 2025.**

### **RESUMO**

O mercado automotivo é um dos mais importantes para a economia equatoriana; Em 2024, faturou um total de US\$ 242.442 milhões; dados da Associação de Empresas Automotivas do Equador - AEADE - (2024) prevendo um aumento de 4% em 2025 de acordo com o crescimento econômico anunciado pelo governo equatoriano. Nos últimos anos, desde 2015, o mercado automotivo tem experimentado uma dinâmica interessante devido à entrada de marcas chinesas, o que diversificou o tradicional mercado automotivo equatoriano, onde a marca Chevrolet predominava com quase 50% do mercado antes da entrada de marcas coreanas e chinesas; O problema abordado nesta pesquisa é como esse mercado pode crescer em 2025; O objetivo é fornecer soluções como cortes de impostos e empréstimos flexíveis para revitalizar esse setor. A metodologia utilizada foi quantitativa utilizando dados primários da Associação Automotiva Equatoriana (AEADE) além de informações da Balança Comercial Equatoriana obtidas do Banco Central do Equador (BEC); Os resultados demonstram que, com a vontade política do Governo Nacional de reduzir impostos para diminuir os preços dos veículos e empréstimos flexíveis a taxas mais acessíveis de bancos privados, esse mercado pode ser revigorado, gerando mais empregos para a população equatoriana e retornando aos padrões pré-pandemia.

**Palavras-chave:** automotivo, impostos, créditos, preços.

==== o =====

### **INTRODUCCIÓN**

El mercado automotriz ecuatoriano es uno de los que más aporta en materia tributaria a nivel nacional y representa una parte importante de la balanza comercial del país. Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, fue uno de los sectores que enfrentó mayores restricciones (Gómez Morla, 2016; Valarezo y Vivanco, 2020). Al ser considerado un bien suntuario, sufrió una significativa caída en sus ventas.

En 2024, el sector automotor representó el 5,4 % de la balanza comercial del Ecuador. Según datos emitidos por el Banco Central del Ecuador (BCE, 2024), la situación económica del país durante ese año generó una contracción generalizada del consumo de bienes y servicios. En consecuencia, el sistema financiero ecuatoriano experimentó una desaceleración en la demanda de crédito, debido al creciente temor de los ciudadanos a

endeudarse. Este comportamiento se reflejó en una de las tasas de crecimiento del crédito más bajas registradas por la banca privada en los últimos tres años (Cruz Morales, 2023; Cisneros y Peñaloza, 2023; Belini, 2006).

Como resultado, el mercado automotor ecuatoriano sufrió una caída del 18,2 % en comparación con 2023, alcanzando cifras de ventas similares a las observadas en 2017. Este fue el segundo año consecutivo de decrecimiento del sector, aunque con una magnitud considerablemente mayor que la disminución del 1,3 % registrada entre 2022 y 2023.

Esta contracción, que implicó la reducción de más de 24.000 unidades vendidas, tuvo un impacto negativo en la contribución fiscal del sector automotor. En efecto, la recaudación tributaria asociada disminuyó en aproximadamente 250 millones de dólares, en relación con los 1.608 millones que aportó al Estado en 2023.

Un impulso a la recuperación de la industria automotriz podría dinamizar significativamente la economía nacional, beneficiando a múltiples actores involucrados en este mercado, incluyendo inversionistas, comercializadoras y consumidores (Carbajal et al., 2016; Miranda, 2007). La atracción de nuevas marcas y modelos, especialmente procedentes del continente asiático, representa una oportunidad estratégica (Rodríguez et al., 2024). Tras la pandemia de COVID-19, el mercado ecuatoriano se abrió con mayor fuerza a marcas chinas, las cuales han ganado una participación significativa. Actualmente, el conglomerado de estas marcas ocupa el tercer lugar en ventas a nivel nacional, precedido únicamente por Chevrolet y KIA.

En este contexto, la presente investigación se centra en analizar cómo el Gobierno Central del Ecuador podría promover la reactivación del sector automotor en 2025. Entre las estrategias sugeridas se encuentran la implementación de políticas de reducción arancelaria, lo cual permitiría que los precios de los vehículos sean más competitivos frente a los mercados de países vecinos como Colombia y Perú, donde los costos relativos son inferiores, considerando el tipo de cambio.

Asimismo, se plantea la posibilidad de establecer tratados de libre comercio con los países de origen de los vehículos que se consumen en Ecuador, lo cual facilitaría el acceso a una oferta más amplia y a mejores condiciones comerciales. Finalmente, se propone evaluar la continuidad en la apertura del mercado a nuevas marcas, promoviendo así una mayor competencia que contribuya a la regulación de precios en todas las gamas de automotores disponibles para los consumidores ecuatorianos.

## **MARCO TEÓRICO**

En esta sección se revisan investigaciones académicas, artículos científicos y tesis que abordan el comportamiento y la evolución del mercado automotriz en el Ecuador. El análisis de estos antecedentes teóricos y empíricos permite contextualizar el desarrollo del sector, identificar sus principales transformaciones y comprender los factores económicos, tecnológicos y sociales que han influido en su dinámica. Los aportes de los autores citados constituyen una base fundamental para el estudio, al ofrecer perspectivas clave sobre el crecimiento, los desafíos estructurales y las oportunidades de mejora en la industria automotriz ecuatoriana en los últimos años.

La evolución del mercado automotriz ha estado marcada por diversos procesos de transformación a lo largo del tiempo. Según Carbajal (2010), la industria automotriz se ha caracterizado por un constante proceso de reestructuración a nivel global, el cual se ha intensificado especialmente en las dos últimas décadas. Esta dinámica ha convertido al sector en una de las industrias más activas y competitivas, promoviendo importantes avances en productividad, desarrollo tecnológico y eficiencia organizacional (Covarrubias, 2019; García-Remigio et al., 2020; Rea et al., 2022).

En este contexto, Carbajal (2010) plantea que la reestructuración de la industria debe ser analizada desde dos enfoques principales: la innovación tecnológica en los procesos productivos y la reorganización del trabajo, por un lado; y la reconfiguración de los mercados, por otro. Asimismo, identifica tres momentos clave en la evolución de la industria automotriz: en primer lugar, la incorporación de la línea de montaje; en segundo lugar, el rediseño en la fabricación de vehículos y sus componentes liderado por Toyota; y en tercer lugar, el desarrollo de tecnologías orientadas a la producción de vehículos híbridos y el uso de combustibles alternativos, lo cual representa una nueva etapa en la transición hacia una movilidad más sostenible.

Quinde et al. (2021) señalan que el desarrollo del mercado automotriz en Ecuador ha presentado un comportamiento irregular, sin una correlación directa con el crecimiento económico del país. A partir de 2013, la producción nacional de vehículos ha mostrado una tendencia a la baja, lo que ha generado un aumento en la participación de vehículos importados en el mercado interno. Las provincias de Pichincha y Guayas concentran el mayor volumen de ventas, siendo el segmento de automóviles el más representativo. No obstante, se proyecta un crecimiento sostenido en la categoría de vehículos utilitarios deportivos (SUV). A pesar de la presencia de siete marcas ensambladoras en el país, el sector presenta un saldo comercial negativo, lo cual evidencia una marcada dependencia de la importación de vehículos.

Franco y Villón (2021) analizan los efectos de la crisis sanitaria provocada por la pandemia de COVID-19 sobre el sector automotriz ecuatoriano, el cual fue uno de los más afectados. Durante los primeros meses del confinamiento, particularmente en marzo y abril de 2020, se registró una drástica disminución en la demanda de vehículos, lo que ocasionó una abrupta caída en los ingresos del sector. Esta situación obligó a las empresas automotrices a adoptar medidas de contención de gastos, incluyendo despidos de personal, lo que generó un impacto social considerable, ya que muchas de las personas afectadas eran el principal sustento económico de sus hogares.

Como respuesta a esta crisis, surgió la necesidad de implementar un plan de reactivación económica específico para el sector automotor. Este plan contempla diversos objetivos orientados a mitigar los efectos de la pandemia, entre ellos: la reducción de la carga fiscal con el fin de abaratar los precios de los vehículos en el mercado nacional, el desarrollo de productos financieros accesibles para los consumidores, y la automatización de procesos administrativos y operativos. Estas medidas buscan dinamizar nuevamente la industria y estimular la recuperación del mercado automotriz en el país.

En el 2016 el Ecuador firma un convenio con la Unión Europea en el tema automotriz, en son de dar mejoras a este sector, la autora Casanova (2020), opina; las políticas comerciales aplicadas al sector automotriz del Ecuador en el periodo 2013 – 2018 han tendido a ser proteccionistas para cuidar las empresas emergentes, como son MYPES en carrocerías, ensambladoras, comercializadoras de autopartes y repuestos, tomando en cuenta que las importaciones de vehículos nuevos han ido pagando altos aranceles lo que provocaba que los precios se incrementen, a partir del año 2016 donde se firma el acuerdo multipartes con la UE los autos procedentes de países europeos fueron importados al país con eliminación de aranceles y desgravamen continuo de ciertos segmentos automotrices.

El sector automotriz del Ecuador se encuentra en una situación favorable puesto que a partir de la vigencia del acuerdo con la Unión Europea la oferta de vehículos aumentó con precios más bajos que permitieron a más personas acceder a un vehículo; es así que el boom del mercado automotriz desde al año 2016 al 2019 incrementó en gran porcentaje el ingreso de este sector comercial.

Antes de la pandemia ya se venía dando el fenómeno de que los vehículos asiáticos estaban tomando fuerza en el mercado latinoamericano, sobre todo los vehículos procedentes de

China; de este hecho los autores Regalado y Zapata (2019), aportan; el crecimiento de la industria automotriz china es el resultado de la crisis registrada por la industria automotriz a nivel mundial, la cual originó que la industria se desplace a la región de Asia, donde se promovió la creación de empresas mixtas y los costos de producción eran bajos, debido a la tecnología y el valor más competitivo de la mano de obra.

Pese a que los Joint Ventures son la principal estrategia de las empresas chinas para el crecimiento de su industria automotriz en el mundo, en el caso del mercado sudamericano también se ha identificado que las alianzas estratégicas y el otorgamiento de licencias para la fabricación, constituyen otros modos de entrada a la región. Las plantas de ensamblaje se encuentran ubicadas en Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay, países que ofrecen mejores indicadores de atractividad y competitividad, que les permiten a las empresas chinas asociarse con concesionarios locales, y llevar a cabo el proceso de ensamblaje y comercialización de vehículos a escala local y regional, dado el crecimiento de los mercados en esta región.

Dado que el mercado automotriz tiene un impacto significativo sobre el medio ambiente, la responsabilidad social empresarial (RSE) adquiere especial relevancia en las investigaciones vinculadas a este sector económico. En este sentido, Moyano, Andrade y Carreño (2020) destacan que adoptar enfoques de RSE orientados al consumidor contribuye a generar relaciones armónicas tanto con los clientes como con los trabajadores. Este enfoque favorece ambientes organizacionales propicios, fortaleciendo la credibilidad, la fidelización del cliente y el compromiso con la sostenibilidad empresarial.

Los autores concluyen que, al integrar la responsabilidad social en la gestión corporativa, las empresas pueden mejorar la calidad de la comunicación interna y externa, fortalecer su imagen institucional y establecer estrategias que promuevan un entorno laboral saludable. Esto, a su vez, potencia el desarrollo productivo y sostenible del sector automotor en un contexto cada vez más exigente en términos de sostenibilidad ambiental y social.

### Metodología

La metodología de investigación empleada fue de enfoque cuantitativo, el cual se caracteriza por la recolección y el análisis de datos numéricos sobre variables específicas, con el objetivo de identificar patrones, relaciones o tendencias (Pita, 2002). Para el desarrollo del estudio, se utilizaron datos primarios proporcionados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), los cuales fueron alimentados por las cifras reportadas por los concesionarios de vehículos nuevos en el país.

La información obtenida fue analizada mediante el método inductivo directo, un tipo de razonamiento que parte de observaciones específicas y concretas, a fin de alcanzar conclusiones de carácter general (Concepto, 2025).

### RESULTADOS

En el año 2024 se vendieron 108.266 vehículos a nivel nacional, distribuidos de la siguiente manera en un Top 10 de las marcas más vendidas:

**Tabla 1.** Top 10 marcas más vendidas 2024.

Marca	Unidades	Porcentaje
Chevrolet	19969	18,44%
Kia	16727	15,45%
Toyota	6654	6,15%
Hyundai	5158	4,76%
Chery	4718	4,36%
Suzuki	4198	3,88%

Renault	3671	3,39%
GWM	3608	3,33%
JAC	2969	2,74%
DFSK	2626	2,43%
Otras Marcas	37968	35,07%
	<b>108266</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Motor Terra (2025)

Entre las principales marcas chinas están Cherry, GWM, JAC y DFSK, entre las 4 marcas la participación del 12,86% en el mercado pasando al tercer puesto dentro de las preferencias de los consumidores las marcas chinas; datos tomados de la AEADE (2024).

El mercado automotor en Ecuador, arrancó el 2025 con una de las caídas más bajas en sus ventas en los últimos 5 años, según la AEADE (2025), dicho sector vendió 8.240 unidades vehiculares en enero de este año, esto en comparación con el 2024 y 2023 refleja una baja de hasta el 12%.

La marca Chevrolet, pese a que tuvo una caída del 35% en comparación con el 2024, sigue siendo la marca más vendida en Ecuador con un total de 1.363 vehículos vendidos.

Kia, quien lleva el segundo lugar, en comparación con enero del 2024, si tuvo un incremento del 3,6% en ventas, con un total de 1.305 autos vendidos; y, con una participación mucho menor Hyundai, quien vendió 528 unidades tuvo un alza del 14,3%, ambas marcas de origen surcoreano.

Los carros livianos son los que más han caído en ventas, mientras que los vehículos pesados vienen en crecimiento en enero del 2025 se vendieron 909 unidades, dejando como resultado un alza del 25% en comparación con enero del 2024.

En enero de 2025, las ventas de vehículos cayeron 11,96% en comparación con el mismo mes de 2024. Los analistas ven diversos factores, como el aumento del IVA, la recesión económica y la inseguridad en el país, sumándose la incertidumbre política por campaña electoral.

**Tabla 2.** Comparativo vehículos vendidos al mes de enero.

<b>Año</b>	<b>Cantidad</b>	<b>%</b>
2021	9000	
2022	8500	-5,56%
2023	10200	20,00%
2024	9200	-9,80%
2025	8100	-11,96%

**Fuente:** AEADE (2025)

El sector automotor en Ecuador inicia el año con cautela e incertidumbre, tras un primer mes en el que se consolidó la caída en ventas; mientras el mercado espera tiene una recesión hasta las elecciones.

Consultada sobre las perspectivas para este año, después de que enero registrara una caída del -11,8% en comparación con el mismo mes de 2024, la AEADE declinó comentar sobre sus expectativas para el resto de 2025, mientras se espera las políticas económicas que tome el nuevo gobernante del país. Además, señalaron que la tendencia a la baja observada el año pasado se debió a varios factores, entre los que destacan el aumento del Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 12% al 15%, a partir de abril de 2024, la inseguridad derivada del

conflicto armado interno y la recesión económica que siguió al primer trimestre de 2024, y la crisis energética a finales del año anterior.

**Tabla 3.** Vehículos vendidos en Ecuador mensualmente

Mes	Unidades
ene-24	9346
feb-24	9110
mar-24	13501
abr-24	8189
may-24	8513
jun-24	8545
jul-24	8806
ago-24	9144
sep-24	8099
oct-24	8240
nov-24	8072
dic-24	8701
ene-25	8240

**Fuente:** AEADE (2025)

En enero de 2025, se vendieron 8.240 vehículos nuevos, lo que representa una caída del -11,8% en comparación con el mismo mes de 2024. De estos, 7.331 fueron vehículos livianos, lo que equivale a un decrecimiento del -14,9% respecto al año anterior y una disminución del 6% frente a diciembre de 2024. Por otro lado, las ventas de vehículos pesados alcanzaron 909 unidades, lo que representa un aumento del 24,7% en comparación con enero de 2024 y un incremento del 1,1% respecto a diciembre de 2024, según datos de facturación del Servicio de Rentas Internas (SRI), citados por la AEADE (2025)

De acuerdo con los registros del último año, el mercado ecuatoriano alcanzó su punto más alto en marzo de 2024, cuando se vendieron 13.501 unidades. Desde entonces, a partir de abril, tras el incremento del Impuesto al Valor Agregado (IVA) se ha registrado una desaceleración progresiva. En los últimos seis meses del 2024, las ventas se han mantenido por debajo de las 9.200 unidades mensuales, con un mínimo de 8.072 en noviembre

Darío Paladines (2022), representante del sector Automotriz de vehículos usados de Pichincha, indicó que los problemas económicos que han afectado las ventas de vehículos nuevos han impulsado un aumento en la comercialización de vehículos seminuevos. En 2024, esta tendencia creció a medida que más consumidores optaron por opciones más asequibles, especialmente vehículos con un precio entre US\$15.000 y US\$25.000 y no mayores a tres años de antigüedad, dijo.

En lugar de adquirir un vehículo nuevo de 2025, la gente prefiere uno usado de 2023 o 2024, con unos 30.000 kilómetros. Estos autos ya incluyen el IVA, el ICE, la primera matrícula, que es la más costosa, además de seguro, rastreo satelital y mantenimiento para garantizar el funcionamiento. De este modo, los compradores evitan varios gastos adicionales, haciendo que los seminuevos resulten una opción mucho más atractiva.

El analista económico Vicente Albornoz (2025) destacó que, además del sector automotor, diversas áreas comerciales y productivas muestran cautela respecto al desempeño de la economía nacional en el resto del año. Esto dependerá, explicó, en gran medida de los planes y medidas económicas que implemente el nuevo gobierno del Ecuador.

Toda la economía del país, todo el mercado local se encuentra en espera. Si la gente quiere comprarse un auto es mejor esperar un poco y evaluar si vale la pena meter el dinero ahí, depositar en el banco o sacarla del país, comentó Albornoz (2025) también recordó que 2024 fue un año de ajuste fiscal que tuvo un impacto considerable en la economía, especialmente por el aumento del IVA, la reducción de inversiones públicas y la crisis de racionamientos de electricidad, lo que redujo la productividad de millones de empresas y comercios de todo tipo.

En este contexto, Germán Ortiz (2025), empresario ambateño del sector de servicios y repuestos, señaló que hay prudencia e incluso postergación de decisiones clave de inversión que se habían previsto para este año. Mientras se espera la nueva política del gobierno, se presentará una contracción económica, ya que muchas empresas y comercios restringen sus inversiones hasta conocer las nuevas políticas económicas, especialmente en lo que respecta a impuestos.

Ortiz comentó que, en la práctica, esta cautela responde a la necesidad de los empresarios de conocer qué modelo económico implementará el próximo gobierno, especialmente en lo que respecta a los impuestos que podrían afectar el movimiento general de la economía, así como las barreras o facilidades para generar empleo.

### **LIMITACIONES DEL ESTUDIO**

Este estudio se centró en datos disponibles hasta el 2024, lo que implica que las proyecciones para el 2025 se basan en tendencias actuales y expectativas económicas gubernamentales. La volatilidad económica, cambios inesperados en la política fiscal o alteraciones en la disponibilidad de crédito podrían influir en el cumplimiento de estas proyecciones. Asimismo, la investigación se limitó a fuentes de datos accesibles públicamente y de las asociaciones relevantes, por lo que no se incluyó un análisis profundo de la percepción del consumidor o factores socioeconómicos que puedan influir en la decisión de compra de vehículos, como la confianza del consumidor o el nivel de empleo más allá de la estimación general.

### **ESTUDIOS FUTUROS**

Para complementar esta investigación, se sugiere realizar estudios futuros que profundicen en el impacto de las políticas fiscales específicas, como la reducción del Impuesto al Valor Agregado o los aranceles de importación, en el precio final de los vehículos y la demanda del consumidor. Sería valioso incluir un análisis cualitativo para comprender las preferencias del consumidor ecuatoriano, los factores que influyen en su decisión de compra de un vehículo (más allá del precio y el crédito), y la percepción sobre las marcas emergentes. Adicionalmente, una investigación sobre el desarrollo de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos y las políticas de incentivo para su adopción podría ofrecer una visión integral del futuro del mercado automotriz en Ecuador.

### **RECONOCIMIENTO**

Agradecemos a los colegas docentes universitarios y a los especialistas del sector automotriz por sus valiosos aportes y orientación durante el desarrollo de esta investigación. Su experiencia y conocimientos fueron fundamentales para la interpretación de los datos y la formulación de las conclusiones.

### **CONTRIBUCIÓN DE LOS COAUTORES**

- **Alberto Esteban Mogrovejo Lazo:** Contribuyó en la conceptualización del problema, la recolección y análisis de datos de la Balanza Comercial del Ecuador, y la redacción de las secciones de conclusiones y recomendaciones.

- **Juan Fernando Falconi Piedra:** Participó activamente en la definición de la metodología de investigación, la obtención de los datos primarios de AEADE y la estructuración del resumen y la introducción.

## CONCLUSIÓN.

Ecuador ha enfrentado diversas restricciones económicas en los últimos años, y el mercado automotriz no ha sido ajeno a esta afectación. Tras la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, el sector experimentó una caída significativa, lo que también impactó las fuentes de trabajo generadas por este mercado, el cual representa un porcentaje considerable dentro de la balanza comercial del país.

El inicio del año 2025 ha estado marcado por una baja notable en las ventas de automóviles en comparación con 2024. Este descenso se enmarca en un contexto de contracción económica, propio de un año electoral. Sin embargo, con la elección de un nuevo gobierno, se espera que se tomen decisiones en torno a políticas económicas que mejoren el panorama para el resto del año.

Se anticipa que el gobierno implemente medidas fiscales para optimizar los aranceles de importación de vehículos, lo que podría abaratar el precio final al consumidor. Además, se espera que se mantengan estables los precios de los combustibles, para no desincentivar a los potenciales compradores, y que la banca privada ajuste las tasas de crédito para la adquisición de vehículos nuevos, con el fin de hacerlos más atractivos para los consumidores de este sector.

Se prevé también un crecimiento en las ventas de marcas chinas, una consolidación de las marcas japonesas y coreanas, y una posible disminución en la participación del mercado de marcas tradicionales como Chevrolet, que ha ido perdiendo terreno año tras año

## REFERENCIAS

- Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador. (2025). *Informe enero 2025*. Quito: AEADE.
- Asociación Empresas Automotrices del Ecuador. (2024). *Anuario 2024 AEADE*. Quito: AEADE. Obtenido de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/06/ANUARIO-2020-AEADE-1.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2024). *Evolución de la Balanza Comercial por Productos*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Belini, C. (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. *Revista de Historia Industrial*, 109-109.
- Carbajal, Y. (2010). Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial Paradigma económico. *Revista de economía regional y sectorial*, 2(1), 24-52.
- Carbajal Suárez, Y., Almonte, L. D. J., & Mejía Reyes, P. (2016). La manufactura y la industria automotriz en cuatro regiones de México. Un análisis de su dinámica de crecimiento, 1980-2014. *Economía: teoría y práctica*, (45), 39-66.
- Casanova, M. (2020). *Efectos en el sector automotriz ecuatoriano con la implementación del acuerdo comercial de Ecuador y la Unión Europea, período 2013-2018*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Cisneros, M., & Peñaloza, V. (2023). Impacto económico del covid-19 en el sector automotor ecuatoriano: Economic impact of covid-19 on the ecuadorian automotive sector. *RES NON VERBA REVISTA CIENTÍFICA*, 13(1), 84-100.
- Cruz Morales, J. E. (2023). La recaudación tributaria y el crecimiento económico en el Ecuador. [Tesis de grado, Universidad Técnica de Ambato. Ecuador]. Url: <https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/37986>

- Covarrubias, A. (2019). La ventaja competitiva de México en el TLCAN: un caso de dumping social visto desde la industria automotriz. *Norteamérica*, 14(1), 89-118.
- Concepto. (19 de mayo de 2025). *Concepto*. Obtenido de Concepto: <https://concepto.de/metodo-inductivo/>
- Diario El Mercurio. (13 de Mayo de 2022). Sector automotriz recupera ventas tras dos años de pandemia. *Sector automotriz recupera ventas tras dos años de pandemia*, pág. 4.
- Ecuador Chequea. (27 de febrero de 2025). *Ecuador Chequea*. Obtenido de Ecuador Chequea: <https://ecuadorchequea.com/la-caida-del-sector-automotor-sigue-imparable-en-este-2025/>
- Fienco, G., y Villón, H. (2021). *Análisis del plan de reactivación generado por la crisis sanitaria en respuesta al impacto económico en el mercado automotriz ecuatoriano durante el periodo marzo - noviembre, año 2020*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Gómez Morla, M. C. (2016). *Evolución de la recaudación tributaria en el sector automotriz en Ecuador del período 2011-2015* [Tesis de grado, Universidad Tecnológico Empresarial de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador]. Url: <http://biblioteca.uteg.edu.ec/xmlui/handle/123456789/1045>
- García-Remigio, C. M., Cardenete, M. A., Campoy-Muñoz, P., & Venegas-Martínez, F. (2020). Valoración del impacto de la industria automotriz en la economía mexicana: una aproximación mediante matrices de contabilidad social. *El trimestre económico*, 87(346), 437-461.
- Miranda, A. V. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*, (221), 209-246.
- Moyano, Jeesica, Andrade, C., y Carreño, M. (2020). Modelo de Responsabilidad Social para la empresa elite del sector automotriz en la ciudad de Cuenca, Ecuador. *Telos*, 22(1), 173-180.
- Pita, S. (2002). Investigación cuantitativa y cualitativa. *Unidad de Epidemiología Clínica y Bioestadística*(9), 76-78.
- PRIMICIAS. (2022 de agosto de 2022). *PRIMICIAS*. Obtenido de PRIMICIAS: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/autos-usados-venta-buscados-ecuador/>
- Quinde, V., Vera, N., Ordeñana, A., y Silvera, C. (2021). El Sector Automotriz en Ecuador: antecedentes, situación actual y perspectivas. *Universidad, Ciencia y Tecnología*, 25(109), 18-23.
- Rea, A. M. J., Pérez, Á. X. A., Soto, D. B., & Constante, A. M. (2022). Estudio de la utilización del hidrógeno en la industria automotriz: Revisión. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 7(10), 1645-1667.
- Regalado, O., y Zapata, G. (2019). Estrategias de internacionalización de empresas chinas: casos de la industria automotriz en el mercado sudamericano. *Revista Academia & Negocios*, 4(2), 115-130.
- Rodríguez, J. C., Chavarría, J. H., & Boncheva, A. I. (2024). Las Exportaciones en la industria automotriz mexicana: un análisis a través del modelo ARMA. *Revista de Investigación Académica Sin Frontera: Facultad Interdisciplinaria de Ciencias Económicas Administrativas-Departamento de Ciencias Económico Administrativas-Campus Navojoa*, 1(42).
- Terra, M. (1 de enero de 2025). *Motor Terra*. Obtenido de Motor Terra : <https://www.motorterra.com/las-10-marcas-y-vehiculos-mas-vendidos-en-ecuador-2024/>
- Valarezo, D. C., & Vivanco, N. A. (2020). Efecto que causan los impuestos sobre la demanda de automóviles en el Ecuador. *Revista de Ciencias Sociales y Económicas*, 4(1), 89-107.