



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

**Análisis del Impacto de las Regulaciones y Salvaguardias
en la Importación y Venta de Vehículos en el Mercado Automotriz
Ecuatoriano durante el Período 2008-2009**

Trabajo de titulación presentado por la conformidad a los requisitos
Establecidos para obtener el título de
Licenciada en Negocios Internacionales

PROFESOR GUÍA:
Soc. José Noboa

AUTORA
KAREN NATALI SOSA ZAMBRANO

2010

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante, orientando sus conocimientos para el adecuado desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”.

José Noboa
Sociólogo
CI. 171457055-1

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes”.

Karen Natali Sosa Zambrano
C.I. 172223978-5

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a mis padres y hermanas por haberme incentivado desde muy pequeña a luchar por mis sueños y conseguirlos, en especial al esfuerzo diario de mi madre para lograr que sea una mujer profesional, a mi padre por ser un ejemplo, a Cecilia por ser una excelente guía y a mi hermana Marilyn por apoyarme desde siempre para lograr alcanzar esta meta.

Karen

DEDICATORIA

Este gran esfuerzo está dedicado a mi esposo e hija, por ser mi más grande inspiración para luchar día a día para lograr ser una mejor mujer, madre y esposa. A mi hija Giulia que sin importar todas las horas que no pase con ella me recibía siempre con una sonrisa llenando mi vida, y a Juan Fernando mi amigo y apoyo incondicional que nunca permitió que me rindiera.

Karen

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo analizar el impacto de las regulaciones y salvaguardias en la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano durante el período 2008-2009 mediante el método analítico.

Se procedió a examinar de la situación del Ecuador frente a la crisis financiera mundial 2008-2009 y las razones por las que se implantaron en el país medidas de regulación y salvaguardias, de lo cual se obtuvo como resultado que no existió una adecuada supervisión de los sistemas financieros mundiales lo que permite que la crisis hipotecaria en Estados Unidos en el 2008 se convierta en un punto clave para que el sistema financiero se desplome afectando al Ecuador a inicios del 2009, con efectos principalmente en la balanza de pagos para lo cual el gobierno implementó varios planes entre los que estuvo la regulación de las importaciones para evitar la salida de divisas.

Se investigaron también el tipo de regulaciones y salvaguardias impuestas a la importación de vehículos durante el mismo periodo que fueron la salvaguardia por balanza de pagos y cambiaria con Colombia, que permitió la importación de vehículos a través de cupos, luego pasaron a recargos arancelarios del 12% y 3%, se redujeron al 9% y finalmente son retiradas hasta junio del 2010.

Por último se determinó mediante un análisis histórico comparativo el impacto que generaron las regulaciones y salvaguardias frente a la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano, llegando a concluir que las ventas en el año 2009 se redujeran en un 18% con respecto al 2008 y en cuanto a las importaciones éstas sufrieron una caída del 42%, dichas cifras fueron analizadas concluyendo en los aspectos positivos y negativos tanto para el sector automotriz como para el consumidor.

ABSTRACT

This research aims to analyze the impact of the regulations and safeguards on the importation and sales of automotive vehicles in the Ecuadorian market during the 2008-2009 period through the analytical method.

We proceeded to examine Ecuador's situation against the 2008-2009 global financial crisis and the reasons why regulatory measures and safeguards were introduced to the country, which as a result was obtained that there was no adequate supervision of the global financial systems allowing the U.S. Mortgage crisis in 2008 to become a key issue on the financial system collapse affecting Ecuador in early 2009, mainly in the balance of payments for which the government implemented various plans including the regulation of imports to prevent foreign exchange outflows.

We also investigated the type of regulations and safeguards implemented on the vehicle importation during the same period when the safeguard for the balance of payments and exchange with Colombia were, which allowed the importation of vehicles through quotas, then switched to tariff rate of the 12% and 3%, later were reduced to the 9% and finally withdrawn on June 2010.

Finally, it was determined through a comparative historical analysis the impact that the regulations and safeguards generated against the importation and sales of automotive vehicles in the Ecuadorian market, reaching the conclusion that sales in 2009 were reduced by 18% compared to 2008 and in regards to imports, these suffered a 42% drop, said figures we analyzed concluding in positive and negative aspects both to the automotive sector as well as the consumer.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	2
OBJETIVOS	3
MARCO TEÓRICO	4
CAPÍTULO I	11
1 BREVE ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL ECUADOR FRENTE A LA CRISIS FINANCIERA MUNDIAL 2008-2009 Y RAZONES POR LAS QUE SE IMPLANTARON EN EL PAÍS MEDIDAS DE REGULACIÓN Y SALVAGUARDIAS	12
1.1 CRISIS FINANCIERA MUNDIAL 2008-2009: ORIGEN, CAUSAS.....	12
1.2 IMPACTO DE LA CRISIS FINANCIERA MUNDIAL EN ECUADOR	23
1.3 PLAN DEL GOBIERNO ECUATORIANO FRENTE A LA CRISIS MUNDIAL Y APLICACIÓN DE MEDIDAS DE REGULACIÓN Y SALVAGUARDIAS	27
1.3.1 Política Fiscal.....	27
1.3.2 Política Cambiaria y de Comercio Exterior.....	28
1.3.3 Anticipación del Gasto	28
1.3.4 Aumento de Aranceles o Restricciones a las Importaciones	29
1.3.5 Otras Medidas.....	30
CAPÍTULO II.....	32
2 TIPO DE REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DURANTE EL PERIODO 2008-2009.....	33
2.1 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS IMPUESTAS: TIPO, APLICACIÓN, DURACIÓN Y EFECTOS SECUNDARIOS	33
2.2 REACCIONES DEL MERCADO AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS MEDIDAS IMPUESTAS.....	41

CAPÍTULO III	43
3 ANÁLISIS HISTÓRICO COMPARATIVO DEL IMPACTO DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS A LA IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO, DURANTE EL PERIODO 2008-2009	44
3.1 COMPORTAMIENTO DE LA IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS DURANTE ÚLTIMOS TRES AÑOS: 2008, 2009 Y 2010	44
CAPÍTULO IV	74
4 CONCLUSIONES	75
Bibliografía	78
Anexos	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1	COMPARACIÓN DE CRECIMIENTO DEL PIB	20
Tabla 1.2	CRECIMIENTO DEL PIB	20
Tabla 1.3	CONTRACCIÓN Y EXPANSIÓN DE VARIABLES DEL ECUADOR	25
Tabla 1.4	INDICADORES ECONÓMICOS DEL ECUADOR.....	26
Tabla 2.1	RESOLUCIÓN 466 COMEXI	35
Tabla 2.2	RESOLUCIÓN 487 COMEXI	37
Tabla 2.3	RESOLUCIÓN 524 COMEXI	39
Tabla 3.1	COMPOSICIÓN DE VENTAS 2007	44
Tabla 3.2	VENTAS POR TIPO 2007.....	45
Tabla 3.3	VENTAS MENSUALES 2007	46
Tabla 3.4	VENTAS POR PROVINCIAS 2007	47
Tabla 3.5	PRECIO PROMEDIO DE VENTAS 2007.....	47
Tabla 3.6	IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO 2007.....	48
Tabla 3.7	PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO 2007.....	49
Tabla 3.8	PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS 2007.....	49
Tabla 3.9	COMPOSICIÓN DE VENTAS 2008.....	50
Tabla 3.10	VENTAS POR TIPO 2008.....	51
Tabla 3.11	VENTAS MENSUALES 2008.....	52
Tabla 3.12	VENTAS POR PROVINCIAS 2008	52
Tabla 3.13	PRECIO PROMEDIO DE VENTAS 2008.....	53
Tabla 3.14	IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO 2008.....	54
Tabla 3.15	IMPORTACIÓN POR ORIGEN 2008	55
Tabla 3.16	PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS 2008.....	56
Tabla 3.17	PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO 2008.....	56
Tabla 3.18	COMPOSICIÓN DE VENTAS 2009.....	57
Tabla 3.19	VENTAS POR TIPO 2009.....	58
Tabla 3.20	VENTAS MENSUALES 2009.....	59
Tabla 3.21	VENTAS POR PROVINCIAS 2009	60
Tabla 3.22	PRECIO PROMEDIO DE VENTAS 2009.....	61

Tabla 3.23	IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO 2009.....	61
Tabla 3.24	IMPORTACIÓN POR ORIGEN 2009	62
Tabla 3.25	PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS 2009.....	63
Tabla 3.26	PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO 2009.....	63
Tabla 3.27	VENTAS MENSUALES 2010.....	64

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1	COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS 2007	65
Gráfico 3.2	COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS 2008	66
Gráfico 3.3	COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS 2009	66
Gráfico 3.4	VENTAS MENSUALES 2007, 2008 Y 2009.....	67
Gráfico 3.5	PRECIO PROMEDIO DE VENTA 2007, 2008 Y 2009.....	68
Gráfico 3.6	IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS 2007, 2008 Y 2009.....	68
Gráfico 3.7	IMPORTACIÓN POR ORIGEN 2008	69
Gráfico 3.8	IMPORTACIÓN POR ORIGEN 2009	70
Gráfico 3.9	PRODUCCIÓN NACIONAL 2007, 2008 Y 2009	71
Gráfico 3.10	VENTAS DE VEHÍCULOS PRIMER SEMESTRE 2009 Y 2010	72

INTRODUCCIÓN

Mediante la presente investigación se analizará el impacto de las regulaciones y salvaguardias en la importación y venta de vehículos en mercado automotriz ecuatoriano durante el período 2008-2009, con la finalidad de generar un aporte positivo a la sociedad y a la industria automotriz del país, que les permita plantearse escenarios más reales para períodos posteriores generando estrategias exitosas que tomen en cuenta puntos externos como la situación económica y política del país, además de que se busca llegar a entender muchos aspectos importantes de los cambios que se dieron en estos dos años en el sector.

El 2008 se considera un año crucial con la crisis financiera mundial que se desata en Estados Unidos mediante la crisis hipotecaria y que tiene sus efectos negativos en todos los sectores de la economía, contagiándose los países desarrollados en un inicio y luego todas las economías, que fundamentalmente se produce según el FMI por la falta de supervisión financiera mundial y el excesivo riesgo que se vivía desde años atrás en la economía, ya que las instituciones se enfocaban en otros medidores como la inflación y no en éste que estaba fuera de control, lo que provocó que sin previo aviso las consecuencias de la crisis lleguen a todos los rincones del mundo como el Ecuador que en el 2009 sintió los efectos de la crisis y lo llevaron a tomar medidas entre las cuales están la regulación de las importaciones para mejorar la balanza de pagos principalmente.

Es de esta manera que se imponen salvaguardias a las importaciones de vehículos durante el año 2009, que se respaldan en la mejora de la balanza de pagos y la protección cambiaria, cuyas medidas estuvieron amparadas por la OMC, la CAN y en especial en la Constitución Política del país, es así que se imponen a través de cupos y recargos arancelarios que se quitaron paulatinamente a finales del año provocando molestia en el sector automotriz

que se vio obligado a bajar sus importaciones y a ofrecer vehículos más costosos.

Lo que evidencia el contraste en cifras entre el año 2008 que el país se encontraba estable económicamente con los altos precios del petróleo, a diferencia del año 2009 que las regulaciones permitieron que las importaciones y ventas de vehículos se redujeran, es así que por ejemplo vehículos con aranceles provenientes de Colombia fueron reemplazados por importaciones de otros países con precios más accesibles. De tal manera que las medidas si afectaron el sector aunque lo impulsaron también a ser más competitivos y ofrecer beneficios para los clientes para que continúen comprando a pesar de las salvaguardias.

Así que la crisis afectó a todos los rincones del mundo sin que el Ecuador sea la excepción, que lo obligaron a tomar medidas correctivas como la regulación de las importaciones a través de salvaguardias por balanza de pagos y cambiaria con cupos y recargos arancelarios lo que bajo evidentemente las importaciones de vehículos afectando al sector en cifras de ventas.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

A finales del año 2008 y durante el año 2009, la crisis financiera mundial afectó a muchas economías, entre ellas a la de Ecuador. Mencionada crisis llevó al gobierno ecuatoriano a tomar ciertas medidas económicas que causaron impacto en varios sectores incluidas las importaciones. En particular, la importación de vehículos estuvo afectada mediante regulaciones proteccionistas.

Por medio de la siguiente investigación se pretende conocer el impacto que las regulaciones y salvaguardias generaron en la importación y venta de vehículos

en el mercado automotriz ecuatoriano, para lo cual se analizará la siguiente información: datos acerca de las últimas regulaciones y salvaguardias a las importaciones de vehículos impuestas por el gobierno, una comparación estadística de importaciones antes de las medidas y después de las mismas, así como los datos de las ventas generales de concesionarios en el periodo 2008-2009.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

¿Cuál ha sido el impacto de las regulaciones y salvaguardias en la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano durante el período 2008-2009?

FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS:

La importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano se redujeron debido a las regulaciones y salvaguardias aplicadas durante el período 2008-2009.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

Analizar el impacto de las regulaciones y salvaguardias en la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano durante el período 2008-2009.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Examinar de la situación del Ecuador frente a la crisis financiera mundial 2008-2009 y las razones por las que se implantaron en el país medidas de regulación y salvaguardias.

- Conocer el tipo de regulaciones y salvaguardias impuestas a la importación de vehículos durante el periodo 2008-2009.
- Determinar mediante un análisis histórico comparativo el impacto que generaron las regulaciones y salvaguardias frente a la importación y venta de vehículos en el mercado automotriz ecuatoriano, durante el periodo 2008-2009.

MARCO TEÓRICO

La siguiente investigación se basara en las siguientes teorías, conceptos y referencias.

Comercio Internacional.-

Según Peña (2009) se considera al Comercio internacional como el intercambio de bienes económicos que se da entre los habitantes de dos o más países, para lo cual existen las salidas de mercancía que son las exportaciones y las entradas de mercancías que son las importaciones.

Además nos indica **las causas del Comercio Internacional** que son: La distribución irregular de los recursos económicos en los países y la diferencia de precios que se debe a la posibilidad de producir bienes de acuerdo con las necesidades y gustos del comprador.

Por otro lado Peña (2009) menciona **el Origen del Comercio Internacional**, indica que se encuentra en el intercambio de riquezas o productos de países con diferentes zonas climáticas, además que se fueron dando mejoras en el sistema de transporte así como en el sistema industrial. El comercio internacional fue cada vez mayor ya que se dio un incremento de las corrientes de capital y servicios en las zonas menos desarrolladas.

Comercio Exterior.-

“La introducción de productos extranjeros a un país y la salida de estos a otros países, integran lo que se denomina Comercio Exterior” (Mercado, 2000: 21).

Es importante recalcar que la diferencia entre el comercio internacional está en que en el comercio exterior el estado regula el mismo y el internacional es regulado por organismos internacionales.

Barreras para el Comercio Exterior.-

- **Las barreras arancelarias:**

Hernández (2003) nos dice que las barreras arancelarias son derechos de aduana que se gravan en la importación de mercancías los mismos que se dan para encarecer el precio de los productos en los mercados extranjeros. En las exportaciones no se aplica salvo ciertas excepciones.

“El mecanismo clásico proteccionista es el **arancel de aduanas** que son los derechos exigidos por la administración de aduanas en el momento que la mercancía traspasan las fronteras del país importador”. (Hernández, 2003: 35).

Continuando con el arancel de aduanas también podemos indicar que “es una relación convencional de mercancías por un orden igualmente convencional y con unos dígitos que permiten clasificar las mercancías en operaciones de importación y exportación”. (Cabellos, 2000: 103).

- **Tipos arancelarios:**

Cabellos (2000) también indica los tipos arancelarios más comunes e importantes que se mencionan a continuación:

“Ad valorem.- Se representan en forma de dígitos porcentuales.

Específicos: Se aplican sobre unidad de peso, cantidad o medida”.
(Cabellos, 2000: 107)

- **Barreras no arancelarias:**

Hernández (2003) nos menciona que son medidas proteccionistas distintas a las vistas anteriormente que son implantadas en todos los países, y con más intensidad en los países más desarrollados. Se aplican para preservar la calidad y normalización de sus productos pero finalmente son obstáculos para los países emergentes que por lo general tienen menores costes de mano de obra.

Él nos indica que estas medidas son numerosas y diversas pero se mencionaran a dos figuras que son el origen y síntesis del resto:

- **Proteccionismo Administrativo:**

Disposiciones legislativas y administrativas impuestas por un país con la intención de dificultar las compras exteriores, centradas en los procedimientos y exigencias que han de cumplirse para que los productos puedan ingresar en su territorio.

(...) disposiciones sobre ecología, medio ambiente, defensa de los consumidores, normativa aduanera, documentación administrativa y otras exigencias.

Los organismos internacionales prestan atención a estas medidas para que se reduzca su puesta en práctica. (Hernández, 2003: 36).

- **Proteccionismo técnico:**

Según Hernández (2003) se han ideado fórmulas para restringir la libre circulación conocida como mecanismos de protección comercial que comprende las barreras comerciales y los obstáculos técnicos.

Las barreras comerciales son acciones adoptadas por un país con intención de limitar intercambios comerciales en el exterior y los obstáculos técnicos son medidas derivadas de normas y reglamentaciones técnicas que definen la característica del producto o los procesos y métodos de su fabricación. (Hernández, 2003: 37).

- **Cupos:**

“Es el monto de una mercancía que puede ser importado o exportado en condiciones especiales al resto de las importaciones o exportaciones de la misma mercancía que excedan ese límite”. (Secretaría de Economía de México, 2000).

Se desea incorporar además entre los términos de barreras no arancelarias las licencias de importación, automáticas, no automáticas y medidas administrativas obtenidas a través del Diccionario de Términos de Comercio del Sistema de Información sobre el Comercio Exterior del ALCA:

Licencias de Importación: Procedimientos administrativos que requieren la presentación de una aplicación u otra documentación (que no son los requeridos con propósitos aduaneros) al órgano administrativo pertinente como una condición previa para la importación de bienes. Acuerdo de la OMC sobre Procedimientos de Licencias de Importación.

Licencias Automáticas: Sistema de licencias de importación en virtud del cual la aprobación a todas las solicitudes está garantizada y en el cual los procedimientos para el trámite de estas licencias automáticas no se administran de manera que tengan efectos restrictivos en las importaciones sujetas a tales licencias.

Licencias no automáticas: Licencias que no caen bajo la definición de licencias automáticas de importación. Las licencias no automáticas son usadas para administrar restricciones comerciales tales como restricciones cuantitativas cuando han sido justificadas en el marco legal aplicable al comercio internacional.

Medidas Administrativas: Son todos los manuales e instructivos necesarios para la importación. (SICE, 2009).

Salvaguardias:

Según la OMC las salvaguardias se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos cuando esas importaciones amenacen con causar un daño grave a la rama de producción nacional del importador. Pueden ser restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos por encima de los tipos consolidados y sólo podrán imponerse cuando se determine que las importaciones causan o amenazan causar un daño grave a una rama de producción nacional competidora.

Objetivo.- Fomentar el reajuste estructural por parte de las ramas de producción afectadas desfavorablemente por los aumentos de las importaciones, para potenciar de esa manera la competencia en los mercados internacionales.

Condiciones para la aplicación de medidas de salvaguardia.- Sus condiciones para que se puedan aplicar son un aumento de las importaciones y un daño grave o una amenaza de daño grave causado por ese aumento.

Medidas de salvaguardia provisionales.- En circunstancias críticas, que se definen como circunstancias en las que cualquier demora entrañaría un perjuicio difícilmente reparable, podrán imponerse medidas provisionales en virtud de una determinación preliminar de la existencia de pruebas de que el aumento de las importaciones ha causado o amenaza causar un daño grave.

Esas medidas deberán adoptar la forma de incrementos de los aranceles y podrán mantenerse en vigor por un plazo máximo de 200 días. El período de aplicación de las medidas provisionales deberá incluirse en el período total de aplicación de las medidas de salvaguardia. (OMC, 2009).

Marco Teórico Referencial:

Regulaciones de Importación Vehicular en Venezuela: El 31 de Octubre del 2007 se decretó en Venezuela una restricción a la importación de vehículos, el objeto de esta resolución fue regular la importación, ensamblaje y comercialización de los vehículos automotores terrestres (para el transporte de pasajeros, de carga y para el transporte público, motocicletas, tractores, motocultores agrícolas, remolques y semi-remolques). (Rey, 2007)

Esta ley obligaba a las ensambladoras a presentar un plan de producción nacional y sus proyectos de importación de vehículos, y tomaba en cuenta a aquellas comercializadoras que no ensamblen en Venezuela, puesto que podían presentar su proyecto de importación pero se tomaba en cuenta los modelos solicitados pudiendo no otorgar

divisas a ciertos modelos como los Hummer por ejemplo. (Venelogía, 2007).

Durante el año 2009 unas 30.000 licencias de importación de vehículos fueron otorgadas por el Estado, los cuales tendrían que comercializarse en el país a los precios sugeridos que presenten las ensambladoras. Esto pasaba ante la problemática del control de divisas, dependencia de las importaciones y los concesionarios colocaban cifras de stock para inventario que no cuadran con las plantas ensambladoras. (Venelogía, 2009).

Según Palmar (2010) ya se cumplen 3 años de la caída de la producción del sector automotriz, así que el enfoque del Estado de mejorar la producción nacional no está ni cerca de cumplirse. La cifra que se planteo este año es de 200000 unidades por producir sin embargo en el mejor de los casos se llegará a 100000, la planificación de presupuestos no se materializó y sus problemas actuales se enfocan en la demora de entrega de permisos de importación y en la asignación de dólares.

El país en el sector ha sufrido paralizaciones de las principales ensambladoras así como riesgo de posibles cierres, actualmente también se vive el encarecimiento de los precios de los vehículos por la falta de los mismos ya que existe una caída de importaciones de un 86%, por lo que ni en producción ni en importación están abastecidos. Por su parte el gobierno ha manifestado que no son bienes prioritarios y su solución se ha enfocado en dotar de nuevos modelos al mercado a través de convenios para importar desde Argentina, Uruguay, China y Rusia. El tema de precios no se regula ya que al tener que esperar 8 meses para la entrega de un vehículo, el mercado secundario se ha aprovechado vendiendo con precios muchos más altos que los concesionarios. (Ultimas Noticias, 2010).

CAPÍTULO I

1 BREVE ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL ECUADOR FRENTE A LA CRISIS FINANCIERA MUNDIAL 2008-2009 Y RAZONES POR LAS QUE SE IMPLANTARON EN EL PAÍS MEDIDAS DE REGULACIÓN Y SALVAGUARDIAS

1.1 CRISIS FINANCIERA MUNDIAL 2008-2009: ORIGEN, CAUSAS

En el año 2008 el mundo comenzó un período de inestabilidad financiera que lo llevó a un deterioro de la economía, reflejado en la reducción de los flujos comerciales y la caída de la producción, primero en las economías desarrolladas y después en las economías en desarrollo, por lo que ningún país quedó a salvo de esta tempestad económica.

Para analizar su origen es importante mencionar al Consenso de Washington que en la “Reseña sobre el Consenso de Washington y sugerencias sobre los pasos a dar” de Williamson (2003) sobre éste indicó lo siguiente: En 1989 el Instituto de Economía Internacional decidió convocar una conferencia en la que 10 naciones latinoamericanas expusieran su realidad abordando situaciones en común en el que se dio un amplio acuerdo sobre cuáles reformas tenían especial urgencia, lo que permitió que Williamson redacte un documento donde se enumeraron 10 reformas de política económica que se consideraban necesarias para América Latina en ese momento. Dicho programa de reformas lo denominó “Consenso de Washington”, considerando que las siguientes ideas que estaba presentando eran consensuadas:

- 1. Disciplina fiscal.-** Fue la primera reforma tomando en cuenta que casi todos los países estaban en déficit, lo que condujo a crisis de balanza de pagos, así como también las inflaciones elevadas que afectaban principalmente a los pobres.

- 2. Reordenación de las prioridades del gasto público.-** Sugería redistribuir el gasto en beneficio del crecimiento y los pobres. Desde subsidios no justificados hacia la atención sanitaria básica, la educación y la infraestructura.
- 3. Reforma tributaria.-** Se deseaba que el sistema tributario combinara una base tributaria amplia con tasas marginales moderadas.
- 4. Liberalización de las tasas de interés.-** Lo que pensaba Williamson más precisamente fue liberalización financiera, acompañada con una supervisión prudencial.
- 5. Tipo de cambio competitivo.-** Se inclinaba por la doctrina que sostiene que un país debe optar por un tipo de cambio totalmente fijo o dejarlo flotar de acuerdo a las fuerzas del mercado pero siendo competitivo siempre. (No hubo mucho consenso en esta reforma)
- 6. Liberalización del comercio.-** Aunque no había coincidencia sobre la rapidez con la que se debería liberalizar el comercio, pero todos coincidían en que era el camino acertado. Enfocado tanto a importaciones como exportaciones ya que las regulaciones empobrecían la economía.
- 7. Liberalización de la inversión extranjera directa.-** No incluída la liberalización general de las cuentas de capital ya que no tuvo consenso en Washington.
- 8. Privatización.-** Puede ser un proceso corrupto que transfiere activos por una fracción de su valor real, pero si se realiza correctamente es beneficioso y la empresa privatizada vende en un mercado competitivo o se regula apropiadamente con un mejor servicio.

9. Desregulación.- Se deseaba aflojar las barreras al ingreso y a la salida, pero no en abolir normas de seguridad, ecológicas o normas que determinan los precios en una industria no competitiva por ejemplo.

10. Derechos de propiedad.- Para proporcionar al sector informal la capacidad de obtener derechos de propiedad a un bajo costo.

En opinión del autor el conjunto de reformas era coherente sin embargo no tenía una serie de elementos imprescindibles como la acción de la política macroeconómica por ejemplo, además este programa estaba originalmente dirigido a la América Latina de 1989, pero se lo interpreta posteriormente como un programa para todos los países en cualquier época del año denominándolo como un modelo para todo el mundo en desarrollo.

Se lo identifica en dos alternativas, una dentro del neoliberalismo aunque muchas de sus doctrinas no estaban en la lista y otra que las reformas eran el conjunto de políticas que las instituciones de Washington (FMI, BM, Reserva Federal, etc.) seguían, sin embargo posteriormente se manifestó que no había acuerdo entre la administración de Estados Unidos y las instituciones financieras internacionales en política económica.

Poco a poco este consenso fue criticado por los países latinoamericanos y del mundo, y en respuesta a ellos Pedro-Pablo Kuczynski y John Williamson publicaron en el 2003, "After the Washington Consensus: Restarting Growth and Reform in Latin America", donde mostraban 4 puntos importantes para ser aplicados: (Williamson, 2003).

- Fortalecer a los países mediante política macroeconómica pasando de una política fiscal procíclica (reduce gastos o aumenta impuestos durante las recesiones y aumenta gastos o baja impuestos durante las expansiones) a una anticíclica (enfriar la economía cuando se encuentra en una fase de expansión, y estimular la economía cuando se encuentra

en una recesión), aprovechando los períodos de auge para acumular reservas permitiendo expansión en épocas malas. Esto se lograría creando un organismo de vigilancia, adoptando un régimen cambiario flexible que permita depreciar la moneda o mantener un tipo de cambio competitivo y finalmente aumentar el ahorro interno.

- Completar las reformas de liberalización del Consenso de Washington ya que la forma de implantarlas fue el problema sin embargo pueden dar resultados positivos aplicándolas bien. Por ejemplo en la liberalización financiera no hubo supervisión prudencial que exige un sistema financiero liberalizado y así en otros casos.
- Permitir que la economía de los países funcione con eficacia a través de las correctas funciones institucionales, indicando que el estado de desarrollo institucional puede evidenciar el grado de desarrollo de un país.
- Distribuir el ingreso reconociendo que se debe disminuir la pobreza, para esto el sistema fiscal puede hacerlo gravando con impuestos a los ricos y utilizando lo obtenido en gastos sociales que benefician desproporcionadamente a los pobres o mas bien y más importante es permitir que los pobres accedan a los medios que les permitirán salir de la pobreza como la educación, las microempresas en el sector formal y microcréditos por ejemplo.

Posteriormente la principal razón de la desilusión de las reformas se da por la inestabilidad que lo demuestran las crisis sucesivas, ya que en la mayoría de los casos, los equilibrios alcanzados se produjeron a costa de otros desequilibrios en variables macroeconómicas como la inversión en capital humano y nuevas tecnologías. (Casilda, 2004).

Según Ocampo (2005) el cambio hacia políticas procíclicas fue particularmente marcado en el mundo en desarrollo, en donde la liberalización económica

reemplazó los estabilizadores automáticos por desestabilizadores automáticos, el mercado internacional de capitales y la liberalización financiera interna expusieron a los países en desarrollo a las bruscas fluctuaciones financieras de aquellos activos que el mercado percibe como riesgosos. Al mismo tiempo, la administración de las políticas monetaria y fiscal se tornó cada vez más procíclica, esto fue particularmente cierto durante las fases descendentes del ciclo económico mientras que durante las fases ascendentes, caracterizadas por la abundancia de recursos, los mercados financieros empujaban hacia políticas igualmente procíclicas en este caso expansionistas.

Es así que más adelante a mediados de 2007 surge un debilitamiento mayor en la economía con caídas en el valor de los títulos de garantías hipotecarias, que tuvieron repercusiones en los balances de las principales instituciones financieras en Estados Unidos por las enormes deudas. Según el Informe anual del FMI (2009) “las semillas de la crisis mundial se sembraron durante los años de crecimiento elevado y tasas de interés bajas”, ya que indica se dio una toma de riesgos excesivos conjuntamente con excesos de apalancamiento que evidentemente produjeron fallas en la regulación financiera, en las políticas macroeconómicas y en la supervisión mundial que se originan años atrás con aplicación de medidas del Consenso de Washington dejando estas variables de lado.

El sistema financiero mundial se había ampliado y parecía ofrecer una rentabilidad más elevada con menos riesgo, pero los reguladores del sector financiero no estaban equipados para detectar el riesgo existente principalmente por la ausencia de supervisión, los bancos centrales por ejemplo se concentraron en la inflación y no en la carestía de los activos, además que se tenía la atención puesta en el sector bancario formal y no en el sistema financiero paralelo.

Lo que no se tardó en trascender a los sistemas bancarios y llegar a todos los sectores de la economía, un ejemplo claro se da en Estados Unidos ya que el

trabajo principal de la Reserva Federal es el control de la inflación mediante la oferta de dinero, manteniendo la confianza en la economía con la creación de programas innovadores que inyecten billones de dólares de liquidez en la economía para mantener a los bancos solventes además de un programa de Certificado de Depósito para absorber el exceso de crédito en los bancos. (Kimberly, 2009).

Mientras que por otro lado no se ponía atención al mercado de la vivienda, en el que se volvió más fácil conseguir un préstamo hipotecario lo que provocó mayor demanda y el aumento de los precios que atraían a los inversionistas de todo el mundo. Desafortunadamente se concedieron préstamos a personas que no podían pagarlos y cuando no podían pagar tomaban otro préstamo hasta que llegó un momento en que la gente simplemente no podía pagar los altos precios así que la sobreoferta de viviendas y la falta de compradores empujó el precio de la vivienda hacia abajo hasta que realmente se hundió. (Stock Market Investors, 2008).

Según el Informe sobre el Comercio Mundial 2009 de la OMC en los tres primeros trimestres del año 2008 ya se había perdido ritmo, pero el agravamiento fue en el cuarto trimestre y primer trimestre de 2009 más precisamente desde Septiembre 2008, justamente con la caída del banco de inversión Lehman Brothers de Wall Street además del rescate por parte del gobierno de varias instituciones en los Estados Unidos como la empresa de seguros más grande en el país (AIG). Estos hechos pusieron en duda la solvencia de las instituciones financieras según el FMI así que se esfumó el financiamiento mayorista, se paralizaron los mercados de deuda externa y se inició un despalancamiento desordenado en el resto del sistema financiero internacional.

Además del sector financiero con la caída de las bolsas y precios de la vivienda, el comercio también se vio afectado negativamente por una fuerte disminución del crédito para el financiamiento de las importaciones y

exportaciones, inicialmente creada por la pérdida de confianza. La contracción del comercio surgió con los siguientes aspectos: caída de la demanda que fue más generalizada que en el pasado ya que todas las regiones económicas del mundo estaban retrocediendo a un mismo tiempo, cadenas de suministro mundiales (mercancías cruzan muchas fronteras durante la producción y los componentes del producto final se contabilizan en cada país), escasez de financiamiento para el comercio en la que las instituciones internacionales y los gobiernos tienen que poner atención para asegurar su disponibilidad y el incremento de medidas de protección poniendo en peligro las perspectivas de recuperación así como prolongando la desaceleración, un factor preocupante según lo que indica la OMC (2009).

Como reacción a estos sucesos en abril de 2009, los dirigentes del Grupo de los Veinte decidieron triplicar la capacidad regular de préstamos del FMI a \$750.000 millones, duplicar los recursos a favor de los países de bajo ingreso e incrementar en \$250.000 millones la liquidez mundial con el aval del Comité Monetario y Financiero Internacional, órgano consultivo de las políticas del FMI. Estos préstamos fueron aprobados mediante el mecanismo de financiamiento de emergencia. Se aprobaron préstamos por un monto de DEG (Derechos especiales de giro) 65.800 millones que se distribuyeron a 15 países a través de los servicios no concesionarios, de igual manera se aprobó para otros 26 países (de bajo ingreso con tasas de interés subsidiadas), por un monto total de DEG 1.100 millones, a través de mecanismos de préstamo de carácter concesionario, nunca antes en la historia del FMI se aprobaron préstamos por un monto tan elevado en un período tan corto. (FMI, 2009)

Algo muy cierto que mencionó el FMI (2009) en su Informe anual es que cuando la crisis financiera golpeó al comercio, al producto y al empleo alcanzó todos los rincones del globo, la mayoría de las economías avanzadas experimentaron una contracción violenta en el ejercicio 2009, por su lado América Latina experimentó el impacto global más suave que en Europa porque los balances eran relativamente sólidos y los sistemas financieros

estaban menos expuestos a los sistemas bancarios de las economías avanzadas. Sus golpes principales fueron la disminución del ingreso turístico y de las remesas enviadas a la región, así como también por el debilitamiento de la exportación y la inversión extranjera directa, también se tomaron medidas para mantener la estabilidad macroeconómica y tratar de proteger el terreno que se había ganado en la lucha contra la pobreza en los últimos años.

Las medidas que se tomaron en las economías avanzadas comprendían el suministro de liquidez, garantías ampliadas de las obligaciones bancarias, inyecciones de fondos públicos para capitalizar los bancos y programas para solucionar el problema causado por los activos dañados, por ejemplo los bancos centrales redujeron las tasas de referencia a mínimos históricos así como también en Alemania, China, Corea, Estados Unidos, Japón y el Reino Unido se emprendieron ambiciosos programas de estímulo fiscal cuyo impacto se puede ver recién en este año. Mientras que en los mercados emergentes se pusieron en marcha programas de gasto público para lograr una reactivación, aprovechando las reservas acumuladas durante los años de prosperidad, y finalmente las medidas tomadas por los países de bajo ingreso se enfocaron en mantener la estabilidad macroeconómica principalmente acudiendo a financiamiento de donantes para obtener respaldo. (FMI, 2009).

Se considera importante presentar además de lo expuesto anteriormente tres puntos estratégicos de la crisis financiera mundial 2008-2009 y estos son: El Crecimiento del PIB, las Monedas Mundiales y los Precios:

1. Crecimiento del PIB:

Tabla 1.1 Comparación Crecimiento Pib Real

COMPARACIÓN CRECIMIENTO PIB REAL		
Sector	2007	2008
Mundo	3.5%	1.7%
Economías Desarrolladas	2.5%	0.8%
Economías en Desarrollo	7.5%	5.6%

Fuente: OMC, La situación del comercio en 2008-2009

Elaborado por: Karem Sosa

Tabla 1.2 Crecimiento Pib Real

CRECIMIENTO PIB REAL	
Sector	2008
Europa	1%
América del Norte	1%
Asia	2%
América del Sur	5%
América Central	5%
CEI de África	5%
Exportadores de Petróleo	5.5%
Países en Desarrollo en Asia	5.7%
Exportadores Oriente Medio	6.3%
Oriente Medio	6.6%
Países Menos Adelantados	6.6%

Fuente: OMC, La situación del comercio en 2008-2009

Elaborado por: Karem Sosa

Mediante los datos del Informe sobre el Comercio Mundial 2009 de la OMC se presentan las tablas detalladas: que permiten identificar la situación general de crecimiento del PIB, en el 2008 quienes se ven afectados con mayor fuerza son los países desarrollados que crecen únicamente un 1% mientras que los países menos adelantados PMA por ejemplo crecen casi un 7%. Es importante recalcar que la primera mitad del 2008 fue de crecimiento ininterrumpido, y en particular los países

exportadores de petróleo se beneficiaron del alza de los precios del petróleo, pero posteriormente el crecimiento se detuvo y en la segunda mitad del año y principios de 2009 comenzó un grave retroceso.

El PIB mundial retrocedió 5,7% en el primer trimestre del 2009, gráficamente se puede apreciar el crecimiento de los países desarrollados en comparación con los de en vía de desarrollo en el Anexo 1 de esta investigación.

2. Monedas Mundiales:

El valor del dólar de los Estados Unidos con respecto a un amplio grupo de monedas aumentó en 2008 y en los primeros meses de 2009, dicha subida estuvo precedida por un periodo de debilitamiento con respecto a otras monedas desde el 2002. La apreciación fue pronunciada al tiempo que se intensificaba la crisis financiera como resultado de la preferencia de los depósitos en efectivo o la venta generalizada de inversiones en otras monedas, a cambio de una divisa considerada más segura además como consecuencia del plan de rescate bancarios. Por otro lado en el primer semestre de 2008 el euro aumentó en un 7% con respecto al dólar y en el segundo semestre descendió un 14%, sin embargo desde el 2006 hasta Julio 2008 había subido un 30%.

La libra británica, el dólar canadiense y el won coreano siguieron tendencias semejantes al euro, y en la segunda mitad de 2008 perdieron mucho terreno frente al dólar de los Estados Unidos, después de un largo periodo de apreciación. El yen japonés y el yuan chino se comportaron de manera distinta en respuesta a la crisis financiera ya que se habían apreciado con respecto al dólar en los últimos años y mientras se atenuaba la crisis financiera, el yen subió fuertemente con respecto al dólar mientras que el yuan se mantuvo constante. (OMC, 2009).

3. Precios:

En el año 2007 y mediados del 2008, los precios del petróleo y gas que son productos básicos primarios justamente habían alcanzado un máximo de más de 140 dólares por barril (144% de aumento) que beneficio evidentemente a los países exportadores de petróleo, para caer luego rápidamente al nivel más bajo de aproximadamente 50 dólares (63% menos) siendo la razón principal el debilitamiento de la demanda en los países importadores de petróleo y la desaceleración de la economía mundial. Por lo tanto los precios fueron muy inestables en el 2008 lo que causó que el comportamiento del comercio en el segundo semestre del año fuera tan diferente del que había tenido en el primer semestre.

Los precios de otros productos primarios disminuyeron con respecto a su nivel máximo de comienzos de 2008, sin embargo los de los alimentos y las bebidas crecieron un 23% en ambos casos por problemas en la producción, reducción de reservas y el aumento de la demanda de biocombustibles por ejemplo (crisis alimentaria en las regiones más pobres), los precios de las materias primas agrícolas bajaron menos de un 1%, y los de los metales descendieron un 8,0%.

En la mayoría de los países no existió aumento de la inflación, dada la menor demanda de mercancías en todo el mundo es decir por la contracción mundial de la demanda agregada, y por otro lado la deflación podría representar para algunos países un riesgo mayor a corto plazo. (OMC, 2009).

Los países emergentes y de bajo ingreso que inicialmente se mantuvieron resguardados de las tensiones financieras fueron alcanzados, por ejemplo en América del Sur y Oriente Medio se produjo un impacto por el retroceso del petróleo en el año 2009. (FMI, 2009).

Es importante recalcar que políticas económicas implementadas desde hace 21 años con el Consenso de Washington por ejemplo dejaron de lado importantes temas a considerarse, como la supervisión de los sistemas financieros que se estaban liberalizando o la aplicación de medidas macroeconómicas enfocadas de acuerdo a las necesidades de las diferentes economías del mundo, el problema se magnifica cuando era evidente la situación y no se aplicaban medidas correctivas y preventivas necesarias para evitar desencadenar una crisis.

De tal manera que a finales de 2008 la crisis hipotecaria en Estados Unidos se convirtió en un punto clave para que el sistema financiero se desplome y contamine al resto de sectores por la falta de medición del riesgo principalmente, provocando una reacción en cadena en las economías avanzadas que estaban ligadas a las inversiones de este país, mientras que los países en desarrollo sintieron también la crisis ya para el 2009 reflejada principalmente en el comercio, ya que la inversión y demanda agregada se frenaron y estos países no pudieron seguir con el alto ritmo del 2008 provocando un estancamiento; Finalmente en conjunto se desató la crisis financiera mundial que en base a sus efectos llevaron al mundo entero a tomar acciones correctivas drásticas e inmediatas para contrarrestarlos que dan un resultado más evidente recién para este año 2010.

1.2 IMPACTO DE LA CRISIS FINANCIERA MUNDIAL EN ECUADOR

El Ecuador en 2009 creció un 0.4% a diferencia de la tasa del 7.2% observada en 2008, justamente como resultado de la crisis financiera mundial siendo afectados básicamente por la caída de los precios del petróleo, la reducción de las remesas y la pérdida de dinamismo. A fines de este mismo año las condiciones mejoraron y se observaron tendencias de mejora, así que se proyecta un crecimiento del 2.5% para 2010 según el Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2009-2010 de la CEPAL, mientras que en el

Ecuador la Ministra de Coordinación de Política Económica Katuska King aspira que hasta fin de año el crecimiento sea del 3.7%.

Algunos de los temas preocupantes que se dieron con la crisis en el año 2009 fueron el saldo negativo de la cuenta corriente de la balanza de pagos, así como también el déficit global de las cuentas del sector público no financiero y el deterioro del empleo, lo que evidenció el efecto negativo de la crisis internacional sobre la economía ecuatoriana.

La nueva Constitución del Ecuador que entró en vigor en octubre de 2008 introdujo modificaciones legales dirigidas a aumentar el papel del Estado en el ámbito económico eliminando la autonomía del Banco Central por ejemplo. En este punto existe controversia entre los impactos positivos y negativos que tiene en la economía por lo que es importante presentar algunos de sus objetivos: asegurar la sostenibilidad del gasto público, priorizar la recaudación de impuestos para redistribuir mejor los ingresos, controlar el endeudamiento público, recuperar el control sobre la política monetaria, priorizar la inversión nacional y regular la extranjera, estimular la producción nacional y a las exportaciones con alto valor agregado, controlar sectores estratégicos como la energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte, la refinación de hidrocarburos, etc. (Centro de Estudios sobre América, 2008).

Según el Estudio Económico 2009-2010 de la CEPAL se obtuvieron los siguientes resultados en las principales variables económicas y sociales del Ecuador:

Tabla 1.3 Contracción y expansión de variables del Ecuador

VARIABLES	CONTRACCIÓN-DISMINUCIÓN	VARIABLES2	EXPANSIÓN-AUMENTO
Comercio	2.3%	Tasa de Desocupación	9.1%
Inflación	4.3%	Salario Mínimo Real	3.6%
Precios Petróleo	35.4%	Ingresos no petroleros	3.8%
Remesa Inmigrantes	11.6%	Construcción	5.4%
Consumo privado	0.7%	La administración pública	5.4%
Formación bruta de capital fijo	4.3%	Fabricación de productos derivados del petróleo	3.1%
Exportaciones	25.5%	Producción Petroecuador	5.3%
Exportaciones de bienes y servicios	5.9%	Déficit Global Sector Público No Financiero	5.5%
Exportaciones Petroleras	40.5%	Depósitos Totales Banca Privada	5.3%
Exportación Productos No Tradicionales (Metales, Productos del Mar, Flores)	13.5%	Exportación Productos Tradicionales (Banano, Cacao, Pescado)	18.4%
Importaciones	19.2%		
Importaciones Bienes Capital	12.8%		
Importaciones Bienes de Consumo	20.3%		
Importaciones Materia Prima	19.8%		
Importaciones Productos Petroleros	27.5%		
Volumen Exportado Petróleo	7.4%		
Empresas Privadas Petróleo	14.4%		
Explotación de minas y canteras	3.3%		
Inventarios	30.8%		
Manufactura	1.5%		

Fuente: CEPAL, Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2009-2010.

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a inversión extranjera directa se alcanzó el valor de 311,7 millones de dólares en el 2009, reduciéndose un 69% (1000.5 millones) con respecto a 2008. La inversión en minas y canteras cayó un 103% (en 2008 fue el sector que representó el 25% de IED), en los sectores de transporte, almacenamiento y comunicaciones se redujo la inversión en 300 millones de dólares que se puede atribuir a los altos niveles recibidos en 2008 por las inversiones de la empresa mexicana América Móvil. Los únicos sectores que reportaron pequeños aumentos fueron los de agricultura, caza y silvicultura y el de servicios comunales, sociales y personales. Para la región de América Latina y

el Caribe el origen de la IED en el 2009 estuvo dado por Estados Unidos con un 37%, de la misma región el 10%, de España el 9%, Canadá 7%, Francia, Reino Unido, Alemania y Japón cada uno el 5% y el 16% del resto del mundo, para Ecuador específicamente la IED proviene de México, España, Panamá, China, Canadá y otros. (CEPAL, 2010c).

La inversión en cartera alcanzó los -3.142 millones de dólares por la disminución de pasivos dada por el retiro de los Bonos Global 2012 y 2030; lo que provocó que el déficit de la balanza de pagos ascendiera a 2.647,2 millones de dólares (inicialmente 311 millones), el mismo se decidió financiar con “fondos excepcionales” por un monto de 1.966,2 millones de dólares. Finalmente los activos de reserva internacional de libre disponibilidad disminuyeron 681 millones de dólares. (CEPAL, 2010a).

Tabla 1.4 Indicadores económicos del Ecuador

INDICADORES ECONÓMICOS	2008	2009
PIB	7.2	0.4
INVERSIÓN Y AHORRO	Porcentaje del PIB	
Inversión Interna Bruta	27.9	23.3
Ahorro Nacional	29.7	22.7
Ahorro Externo	(-)1.8	0.6
BALANZA DE PAGOS	Millones de Dólares	
Balanza Global	934	(-)2647
EMPLEO		
Tasa de actividad	60.1	58.9
Tasa de desempleo	6.9	8.5
Tasa de subempleo visible	10.6	11.8

Fuente: CEPAL, Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2009-2010.

Elaborado por: Karem Sosa

Al ser Ecuador un país exportador de petróleo el año 2008 le permitió mantenerse con resultados positivos en la economía y no se vio afectado mayormente por la crisis internacional, sin embargo ya en 2009 se presenta una gran caída del PIB y existe un deterioro en la economía visible a través de

variables como las remesas de los inmigrantes que se reducen considerablemente así como también las exportaciones e importaciones del país, sin mencionar lo grave que resultó la caída del precio del petróleo que mantuvo al sector con preocupación justificada y con efectos en toda la economía, por otro lado el Estado se enfocó en intervenir apoyándose en la nueva constitución y sus modificaciones mediante la aplicación de política económica aumentando por ejemplo el gasto público, pero ninguna medida evitó que la balanza de pagos se encuentre en un saldo tan negativo como el obtenido en este año que provoco efectos en cadena en todo el país.

1.3 PLAN DEL GOBIERNO ECUATORIANO FRENTE A LA CRISIS MUNDIAL Y APLICACIÓN DE MEDIDAS DE REGULACIÓN Y SALVAGUARDIAS

Según el informe de la CEPAL acerca de la reacción de los gobiernos de las Américas frente a la crisis internacional (2010) se tomaron las siguientes acciones en el Ecuador:

1.3.1 Política Fiscal

Con la finalidad de ayudar al sector productivo y fortalecer el sistema bancario, se dieron los siguientes cambios:

- Se les cedió a los exportadores de los sectores más afectados por la crisis una moratoria del anticipo del impuesto a la renta hasta diciembre de 2009.
- Se dio una reducción de la retención del impuesto a la renta sobre intereses pagados al exterior, al 0% para el sector bancario y el 5% para los empresarios privados hasta diciembre de 2009.
- Se suscribió un proyecto de ley de reforma tributaria.

- Se introdujo un gravamen a los dividendos que reciben los accionistas de las empresas por concepto de utilidades.
- Se concedió la devolución del 12% del IVA para el sector público.

1.3.2 Política Cambiaria y de Comercio Exterior

Con el apoyo de instituciones como el BNF y la CFN, se lograron los siguientes puntos:

- Se dio el otorgamiento de líneas de crédito del Banco Nacional de Fomento, para que puedan acceder las instituciones financieras que sustentan sus operaciones con remesas del exterior.
- Se aprobó una propuesta de una reducción del plazo de 30 a 5 días para la devolución de impuestos (impuestos pagados con anticipación por los exportadores).
- Se permitió a los sectores exportadores afectados por la crisis no pagar el anticipo del impuesto a la renta de 2009 abriendo una línea de crédito de 100 millones de dólares.

1.3.3 Anticipación del Gasto

Con la finalidad de aumentar el gasto se realizaron las siguientes acciones:

- Se anunció la utilización de cerca de 1.600 millones de dólares de las reservas para inversión en proyectos productivos y generación de empleo.
- El Banco Central autorizó al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) a invertir 300 millones de dólares de las reservas en la Corporación Financiera Nacional.

- Se anunció un plan de estímulo para con 2.555 millones de dólares destinados a financiamiento de viviendas, obras en municipios, microcréditos e inversiones en infraestructura cuyo financiamiento provino de utilidades del BCE y de la repatriación de las reservas.

1.3.4 Aumento de Aranceles o Restricciones a las Importaciones

Ante el déficit de la balanza comercial, se introdujeron estas medidas arancelarias avaladas por la Constitución Política del país, así como por la Organización Mundial del Comercio (OMC) como salvaguardia de la balanza de pagos que en total alcanzaron 627 subpartidas. Se planteó que en enero de 2010 se inicie la eliminación progresiva de dicha política hasta julio del mismo año, sin embargo se plantea sustituirla por aranceles permanentes.

- Se introdujeron medidas de salvaguardia a las importaciones por un período (inicial) de un año, incluyendo a los países con los cuales el Ecuador tiene acuerdos de comercio preferente.
- La resolución adoptada incrementa los aranceles un 30% o un 35% en términos ad valorem para 73 subpartidas y establece aranceles específicos para 283 subpartidas.
- Se impusieron además restricciones cuantitativas para 248 subpartidas mediante la asignación de cupos por importador y subpartida, adicional a 23 relacionadas con vehículos.
- En julio 2009 se impusieron recargos arancelarios a 1.346 subpartidas de importaciones provenientes de Colombia eliminando las preferencias arancelarias vigentes en la Comunidad Andina (CAN).
- La Secretaría General de la CAN otorgó el derecho al Ecuador de adoptar estas medidas frente a las importaciones colombianas justificadas con la

adopción de una salvaguardia cambiaria frente a la apreciación cambiaria registrada por el dólar frente al peso colombiano. Esto generó un estancamiento del flujo comercial entre ambos países por lo que más adelante se eliminaron ciertos productos de la lista de subpartidas.

Según el COMEXI (2009) en la Resolución 466 se estableció la salvaguardia por balanza de pagos con objetivos para nada discriminatorios a las importaciones de todos los países, y sus recargos están divididos en tres tipos: ad- valorem adicional al arancel nacional (30 y 35%) a 294 subpartidas, recargo específico adicional al arancel nacional (10 y 12 dólares) y el establecimiento de cuotas limitando el valor de las importaciones (65 y 70% del CIF).

Además incluye el establecimiento de una excepción de las preferencias arancelarias acordadas con la CAN y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) así como los acuerdos de Complementación Económica y de Alcance Parcial, que el país ha suscrito. Por lo que a estas importaciones se aplicó no sólo esta salvaguardia, sino también el arancel nacional vigente.

Todo con el fin de corregir la diferencia en la balanza de pagos a través de evitar la salida de divisas, lo que dio como consecuencia un deterioro en las relaciones comerciales y políticas del país con sus aliados por tantos años y principalmente una reducción de las importaciones provenientes de estos países como en el caso de Colombia que de manera internacional fue criticado.

1.3.5 Otras Medidas

Finalmente dentro del plan de acción ante la crisis se presentaron las siguientes medidas:

- Se realizó el otorgamiento de créditos para funcionarios públicos con la finalidad de fomentar la demanda interna.

- Se suspendieron los pagos de intereses de los Bonos Global 2012 en noviembre de 2008 y de los Bonos Global 2030 en febrero de 2009 (3.240,6 millones de dólares correspondiente al 23,6% de la deuda pública total)
- El gobierno propuso una subasta para canjear estos títulos por efectivo, fijando un precio mínimo del 29,5% lo que logró que el 91% de estos bonos fuera canjeado hasta junio.
- Para incentivar el ahorro nacional se fijó un impuesto al acervo de activos externos de los bancos y se aumentó del 0,5% al 1% el gravamen a la salida de capitales.
- El gobierno redujo el presupuesto de Petroecuador financiado por el Estado a 3.000 millones de dólares en 2009 mientras que en el año 2008 fue de 4.884 millones de dólares.
- Se ajustará el límite de inversión externa para fondos de inversión del 50% al 20%.(CEPAL, 2010b).

En este capítulo podemos concluir que el Ecuador tuvo repercusiones como todos los países del mundo ante la crisis mundial que se desató en el año 2008, sin embargo las consecuencias se sintieron en el siguiente año 2009, lo que llevó al país a tomar varias medidas importantes para contrarrestar los efectos negativos que amenazaban, y entre estas medidas se establecieron regulaciones para las importaciones con la finalidad de mejorar la balanza de pagos a través del establecimiento de salvaguardias.

CAPÍTULO II

2 TIPO DE REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS IMPUESTAS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DURANTE EL PERIODO 2008-2009

2.1 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS IMPUESTAS: TIPO, APLICACIÓN, DURACIÓN Y EFECTOS SECUNDARIOS

Se considera importante antes del desarrollo de este capítulo presentar algunos términos claves dentro del mismo para un mejor análisis que son los que se presentan a continuación:

Salvaguardia por balanza de pagos.- En caso de existencia o amenaza de graves dificultades financieras exteriores o de balanza de pagos, un país puede adoptar o mantener restricciones del comercio que cumplan ciertas puntos como no discriminar o lesionar los intereses de los otros miembros, no exceder a lo necesario así que deben ser temporales para eliminarse progresivamente. En el caso del Ecuador se pueden aplicar las restricciones con autorización de la Secretaría General de la Comunidad Andina, lo que permitirá analizar la situación de balanza de pagos del país y en un plazo que no superará los 30 días pueda emitir el pronunciamiento correspondiente considerando la naturaleza y el alcance de las dificultades, el entorno económico y otras medidas correctivas de las que pudiera hacerse uso. (OMC, 2004).

Salvaguardia cambiaria.- Tipo de restricción impuesta por un país al sentirse amenazado por el tipo de cambio que afecta la competitividad de su producción nacional.

Cupo.- Monto de una mercancía que puede ser importado o exportado en condiciones especiales mediante un límite establecido. (Secretaría de Economía de México, 2000).

Arancel Ad valorem.- Son derechos de aduana que se representan en dígitos porcentuales del valor de la mercancía. (Cabellos, 2000: 107).

Continuando con el desarrollo, el 22 Enero de 2009 según la Resolución 466 del COMEXI se estableció una medida de tipo salvaguardia de balanza de pagos que incluye los productos mencionados más adelante de ámbito vehicular, su aplicación esperada fue de un año a través de cupos anuales máximos que se detallan en cada caso utilizando el 65% de CIF:

Tabla 2.1 Resolución 466 COMEXI

NANDINA	CUPPO MÁXIMO EN DÓLARES	TÍTULO
8703210090	19.114.274,98	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras. Los demás
8703221080	18.533.387,60	En CKD
8703221090	1.072.451,79	Los demás
8703229080	22.286.541,84	En CKD
8703229090	44.088.769,56	Los demás
8703231080	63.375.314,64	En CKD
8703231090	28.159.579,90	Los demás
8703239080	75.466.911,99	En CKD
8703239090	163.253.458,05	Los demás
8703241090	17.125.671,97	Los demás
8703249090	10.410.742,73	Los demás
8703311090	87.672,00	Los demás
8703319090	256.247,14	Los demás
8703321090	2.780.664,32	Los demás
8703329090	5.412.484,14	Los demás
8703331090	2.085.325,98	Los demás
8703339090	1.233.760,72	Los demás
8703900090	14.192,90	Los demás
8704211080	120.212.047,68	Vehículos automóviles para transporte de mercancías. En CKD
8704219080	25.023.511,18	Vehículos automóviles para transporte de mercancías. En CKD
8704319080	41.431.190,13	Vehículos automóviles para transporte de mercancías. En CKD
8706009180	4.684.714,79	Chasis vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor. En CKD
8711200090	36.862.520,47	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecars.

CKD: Material del sector automotriz desarmado para ensamble.

Fuente: COMEXI, Resolución 466 del 2009

Elaborado por: Karen Sosa

El 20 de Marzo de 2009 según Resolución 479 del COMEXI entró en vigencia la publicación que hacía excepción de la salvaguardia de balanza de pagos a la importación de vehículos que se encuentren en el convenio del Plan de Renovación Vehicular conocido como RENOVA, con la finalidad de apoyar este programa que incentiva la renovación del parque automotor en el país.

El 22 de Junio del 2009 mediante la Resolución 487 del COMEXI se resuelve lo siguiente: al tomar en cuenta que el Ecuador debe cumplir con las obligaciones de la normativa tanto de la CAN como de la OMC al ser miembro de estas entidades, y al culminar las consultas del Comité de Restricciones por Balanza de Pagos de la OMC se concluyó que se debían sustituir las restricciones cuantitativas por medidas basadas en precios con plazo hasta Septiembre del año en mención. De tal manera que se cambiaron los Anexos de la Resolución anterior por los expuestos en ésta.

Se estableció una medida de tipo salvaguardia de balanza de pagos que incluye los productos mencionados más adelante de ámbito vehicular, su aplicación esperada fue de un año a través de un arancel *ad-valorem* en 12% los vehículos armados y las motocicletas así como el 3% a los vehículos desarmados para ensamble:

Tabla 2.2 Resolución 487 COMEXI

NANDINA	PORCENTAJE DE RECARGO ARANCELARIO
8703210090	12%
8703221080	3%
8703221090	12%
8703229080	3%
8703229090	12%
8703231080	3%
8703231090	12%
8703239080	3%
8703239090	12%
8703241090	12%
8703249090	12%
8703311090	12%
8703319090	12%
8703321090	12%
8703329090	12%
8703331090	12%
8703339090	12%
8703900090	12%
8704211080	3%
8704219080	3%
8704319080	3%
8706009180	3%
8711200090	12%

Fuente: COMEXI, Resolución 466 del 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Para corregir las condiciones normales de competencia con el vecino país de Colombia como consecuencia de su devaluación monetaria, a través de la Resolución 494 del COMEXI del 06 de Julio se planteó aplicar el arancel nacional vigente a ciertas importaciones provenientes de este país, por lo que no se aplicarían preferencias arancelarias de la CAN.

Se estableció una medida de tipo salvaguardia cambiaria que incluye 13 subpartidas de ámbito vehicular de un listado total de 1346, su aplicación esperada fue de un año a través de aranceles vigentes mencionados en la Resolución 487 es decir *ad valorem* del 12 y 3% según el caso.

En Agosto 2009 fue aprobada por la CAN esta resolución indicando que debía ser transitoria, aplicada mientras exista la alteración en la competencia y además se limiten los casos; de tal manera que se disminuyó el número de subpartidas y se modificó el tiempo de duración, se redujeron a 5 subpartidas de vehículos y se plantearon revisiones cada dos meses que con la Resolución 502 se llegó a una lista de 666 productos.

Para Octubre de 2009 estas 5 subpartidas fueron retiradas del listado de los productos que aplican la salvaguardia cambiaria para Colombia con la Resolución 523.

En este mismo mes con la siguiente resolución que fue la 524 del COMEXI se permitió reducir del 12 al 9% el arancel *ad- valorem* y eliminar los recargos de las siguientes subpartidas de vehículos:

Tabla 2.3 Resolución 524 COMEXI

Recargo Arancelario del 9%	Sin Recargo Arancelario
8703239090	8702109090
8703229090	8702101090
8703231090	8704311090
8703241090	8704230090
8703249090	8704211090
8703210090	8704222090
8703331090	8704221090
8703321090	8704219090
8703221090	8706009290
8703339090	8706009990
	8705909000
	8703319090

Fuente: COMEXI, Resolución 466 del 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Un ejemplo de vehículo con recargo arancelario del 9% es el Chevrolet Spark por tener un cilindraje de menos de 1000 cm³ y en el caso de los vehículos que ya no tenían recargo arancelario son Renault Logan, Sandero, Twingo, Clio, Mazda 2, Mazda 3, así como también Chevrolet Optra y Mitsubishi Montero (superior a 1000 y 1500 cm³).

Finalmente el 22 de Diciembre de 2009 se estableció mediante la Resolución 533 del COMEXI que se reducirán en un 10% todos los recargos arancelarios por concepto de salvaguardia de balanza de pagos a partir de enero 2010, y que durante los 6 meses siguientes se entregue un informe cada 60 días para determinar la conveniencia de dicha desgravación.

Efectos Secundarios:

Los meses claves de aplicación de salvaguardias sea por balanza de pagos o cambiaria fueron Enero con los cupos, Junio con el cambio de cupos a porcentaje arancelario del 12 y 3%, Julio con la aplicación a vehículos

provenientes de Colombia, Agosto en que se redujeron las subpartidas (subgrupos en que se dividen las mercancías de una partida) de Colombia, y Octubre en que ya no fue válida la salvaguardia del vecino país para los vehículos y además también se pasó del 12% al 9% y se eliminaron algunas subpartidas de la salvaguardia de balanza de pagos.

Lo que a finales del año 2009 provocó que las importaciones se redujeran pasando de 70322 unidades en el 2008 a 40576 en el 2009, además que el porcentaje de importaciones originadas de Colombia bajaron del 17,83% en el 2008 al 7,49% en el siguiente año. (AEADE, 2009: 37).

Por otro lado las ventas de vehículos tuvieron la siguiente tendencia en unidades: de Enero a Febrero existió una baja de 9121 a 7865, en el primer semestre el mes más bajo fue Abril, sin embargo en Junio existió una tendencia positiva ya que en Julio se llegaron a los 8669 vehículos, el mes más bajo del año fue Agosto con 6636 unidades, ya para el mes de Noviembre se sintió un alza con los 7435 para finalmente el mes de Diciembre cerrar con 9667 unidades, el valor más alto del año. En general las ventas con respecto al año 2008 bajaron de 112684 a 92764 unidades es decir un 18%. (AEADE, 2009: 11)

Un dato importante de los efectos es que los recargos arancelarios permitieron ofrecer en el mercado vehículos más costosos por lo que existió una inclinación a la venta de vehículos menos equipados en tecnología y seguridad así como también la rentabilidad de las empresas se vio afectada, muchas de ellas decidieron bajar los márgenes para no salir del mercado. (AEADE, 2009: 7).

Por ejemplo vehículos de fácil acceso como el Hyundai I10 de 12000 dólares llegó a casi 14000 dólares, y en el caso de vehículos más costosos como los BMW modelos de un precio de 40000 dólares ascendieron a casi 65000.

Es importante también recalcar que el sector automotriz es generador de unas 26.000 plazas de empleo de manera directa e indirecta, de lo cual un 14% se enfoca en la industria manufacturera, un 20% en la comercialización y un 66% en negocios relacionados, lo que da como resultado el 1,2% del empleo del sector moderno de la economía. (AEADE, 2008).

2.2 REACCIONES DEL MERCADO AUTOMOTRIZ FRENTE A LAS MEDIDAS IMPUESTAS

Según el Informe Anual de la AEADE todas las medidas anteriormente expuestas afectaron el sector automotriz ya que se redujeron las operaciones de negocios, lo que causó un replanteamiento de la planificación a corto y largo plazo del sector, tomando en cuenta que se había iniciado el año con importantes inversiones de infraestructura y capital humano lo que causó mayor daño al tener una estructura más grande de lo necesaria. El sector automotriz debe realizar periódicamente una ardua planificación con las fábricas en origen, por pedidos, embarques y procesos de nacionalización para lo que se necesita al menos 6 meses en la elaboración de una estrategia comercial, así que al presentarse en el año 2009 medidas enfocadas a disminuir la importación de vehículos aumentando aranceles o imponiendo cupos el sector se sintió afectado y con poca capacidad de respuesta.

Según las noticias de la pagina web de la AEADE, ante las primeras declaraciones del gobierno sobre las restricciones por balanza de pagos presentó una propuesta para realizar un convenio temporal de reducción voluntaria de importación de vehículos, de tal manera que deseaban crear un compromiso para respetar un límite en dólares que se pongan de acuerdo ambas partes, con el objetivo de que el sector no se debilite y siga aportando a la economía del país.

Dicha propuesta no fue aceptada así que una de las reacciones en el segundo semestre del año por la asignación de aranceles del 12% principalmente, fue

trasladar el aumento de precio al consumidor final ya que los vehículos ingresaban con el arancel de salvaguardia, de este precio se aumentaba el IVA y el ICE (Impuesto a los Consumos Especiales), que encarecía mucho más a los vehículos haciéndolos en muchos casos subir de categoría. (AEADE, 2009: 57).

Sin embargo el vicepresidente de la AEADE René Cordero en 2009 manifestó en una entrevista con *Acelerando* (Revista de la Industria Automotriz, 2009) que se trataron de mantener precios razonables, además ante la situación como prioridad se mantuvo velar por la rentabilidad de los asociados trabajando en proyectos relacionadas con la misma por el reciente deterioro.

Del exterior también existieron reacciones principalmente de Colombia ya que el Presidente de la asociación automotor (Asopartes) Tulo Zuloaga manifestó que de los 100 millones de dólares exportados en 2008 al Ecuador con las primeras restricciones bajó a 60 y que el perjuicio no es únicamente para ellos como exportadores ya que también lo es para el consumidor final ecuatoriano. (El Universo, 2009).

CAPÍTULO III

3 ANÁLISIS HISTÓRICO COMPARATIVO DEL IMPACTO DE LAS REGULACIONES Y SALVAGUARDIAS A LA IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO, DURANTE EL PERIODO 2008-2009

3.1 COMPORTAMIENTO DE LA IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS DURANTE ÚLTIMOS TRES AÑOS: 2008, 2009 Y 2010

Los datos necesarios para la creación de las tablas que se detallan a continuación fueron obtenidos del Anuario 2009 del AEADE:

Análisis Venta 2007:

Tabla 3.1 Composición de las ventas 2007

COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS		
2007	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
EMSAMBLAJE LOCAL	32.591	35.51%
IMPORTACIONES	59.187	64.83%
TOTAL	91.778	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el año 2007 el sector automotriz fue abastecido con un 65% a través de importaciones mientras que el ensamblaje local correspondió únicamente un 35%, llegando a completar en unidades en ventas durante todo el año la cantidad de 91778 vehículos.

En este año la composición de las ventas es evidentemente fortalecida por las importaciones, ya que la producción nacional todavía es limitada y no satisface

la demanda de vehículos que se inclina por adquirir productos importados de acuerdo a sus necesidades de gusto y calidad.

Tabla 3.2 Ventas por tipo 2007

VENTAS POR TIPO						
2007	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES	BUSES
ENERO	3.179	1.659	1.600	134	777	93
FEBRERO	2.885	1.493	1.270	146	647	89
MARZO	3.432	1.607	1.320	164	737	88
ABRIL	3.126	1.578	1.347	109	701	108
MAYO	3.069	1.565	1.279	133	778	56
JUNIO	2.886	1.641	1.408	169	838	99
JULIO	3.137	1.882	1.578	182	843	119
AGOSTO	2.826	1.592	1.397	174	817	87
SEPTIEMBRE	2.812	1.537	1.492	176	866	93
OCTUBRE	3.302	1.817	1.735	168	914	98
NOVIEMBRE	3.253	1.950	1.897	158	832	87
DICIEMBRE	4.658	2.339	3.446	204	980	120
TOTAL	38.565	20.660	19.769	1.917	9.730	1.137

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a los tipos de vehículos en este año los más vendidos fueron los automóviles seguidos por las camionetas, los vehículos todo terreno y los camiones, mientras que en menor cantidad se vendieron las vans y los buses.

En este año la demanda para uso personal fue mayor que la de vehículos de trabajo como las camionetas y la capacidad adquisitiva permitía enfocarse en un segmento más económico como un tipo sedan que en un vehículo todo terreno.

Tabla 3.3 Ventas Mensuales 2007

VENTAS MENSUALES	
2007	UNIDADES
ENERO	7.442
FEBRERO	6.530
MARZO	7.348
ABRIL	6.969
MAYO	6.880
JUNIO	7.041
JULIO	7.741
AGOSTO	6.893
SEPTIEMBRE	6.976
OCTUBRE	8.034
NOVIEMBRE	8.177
DICIEMBRE	11.747
TOTAL	91.778

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Por otro lado en el 2007 durante el primer semestre se mantuvieron las ventas en un promedio de 7000 unidades siendo el mes más bajo febrero con 6530 ventas. En el segundo semestre Julio se mantuvo en el número de ventas pero en los dos meses siguientes bajaron a un promedio de 6800 ventas, ventajosamente Octubre y Noviembre que son meses en los que aumenta la demanda de vehículos principalmente por el cambio de año tuvieron un alza que se mantuvo hasta finales del año cerrando con la cantidad más alta del año llegando a vender casi 12000 unidades.

Tabla 3.4 Ventas por provincias 2007

VENTAS POR PROVINCIAS		
2007	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
AZUAY	6.780	7.39%
EL ORO	2.357	2.57%
GUAYAS	23.438	25.54%
IMBABURA	3.412	3.72%
LOJA	2.252	2,45%
MANABÍ	2.071	2.26%
PICHINCHA	39.310	42.83%
TUNGURAHUA	6.357	6.93%
OTRAS	5.801	6.32%
TOTAL	91.778	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Las ventas por provincias estuvieron concentradas en casi el 70% entre Pichincha y Guayas, la provincia que predominó en ventas fue Pichincha con casi 40000 unidades, seguida de Guayas con casi 24000 unidades, las provincias que las siguen son Azuay y Tungurahua y las más bajas fueron Manabí y Loja ya que estas provincias aun no desarrollan el número de concesionarios y patios para la adquisición de vehículos necesaria y por lo general adquieren los vehículos en las provincias que si satisfacen su demanda.

Tabla 3.5 Precio Promedio de Ventas 2007

PRECIO PROMEDIO DE VENTAS	
2007	DÓLARES
AUTOMÓVILES	15.219
CAMIONETAS	20.877
TODO TERRENO	29.198
VAN	25.935
CAMIONES Y BUSES	37.227

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Finalmente en cuanto a el promedio de precio de ventas los vehículos más costosos fueron los camiones y buses seguidos por los vehículos todo terreno, mientras que los más económicos fueron los vehículos tipo automóvil y camionetas. El precio promedio en el año 2007 se mantuvo en 21700 dólares.

Justamente lo que permite que la demanda y las ventas en este año se centren en los vehículos más económicos como los automóviles, mientras que por otro lado la necesidad de vehículos de trabajo evita que se limite la adquisición de camiones y buses a pesar de que sus precios son más altos ya que finalmente se consideran una inversión más que un gasto, lo que demuestra que las ventas no se concentraron en vehículos de lujo para este año.

Análisis Importación 2007:

Tabla 3.6 Importación por tipo de vehículo 2007

IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO	
2007	UNIDADES
AUTOMÓVILES	22.485
CAMIONETAS	6.212
TODOS TERRENO	13.401
VAN	1.879
CAMIONES Y BUSES	10.127
TOTAL	54.104

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

El número de unidades importadas en el 2007 fue de 54104, los automóviles se importaron en mayor número seguidos por los vehículos todo terreno, lo que menos se importó en este año fueron las camionetas y las vans.

Como consecuencia de la demanda antes mencionada lo que más se importó en este año son los automóviles y a pesar que se vendieron en menor cantidad los concesionarios se abastecen stock de vehículos todo terreno, además como existe producción nacional de camionetas su importación es mucho

menor ya que la oferta de estos vehículos fue abastecida y no hay necesidad de traer mayores cantidades al país. Mientras que por otro lado si existió necesidad de importar camiones y buses ya que en el país no hubo la producción necesaria para abastecer la demanda existente en el 2007.

Análisis Producción 2007:

Tabla 3.7 Producción Anual por tipo 2007

PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO	
2007	UNIDADES
AUTOMÓVILES	21.094
CAMIONETAS	27.235
TODO TERRENO	9.102
VAN	1.785
CAMIONES Y BUSES	74
TOTAL	59.290

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Tabla 3.8 Producción por ensambladoras 2007

PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS	
2007	UNIDADES
AYMESA	7.597
MARESA	7.316
OMNIBUS BB	44.377
TOTAL	59.290

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a producción nacional casi se alcanzan las 60000 unidades, la mayor ensambladora fue Omnibus BB quienes son la planta de General Motors en el país con la marca Chevrolet que justamente es la marca más vendida por sus precios más accesibles y al tener una alta gama productos tanto en automóviles, camionetas, todo terreno y camiones, por otro lado lo que más se produjo en el país fueron camionetas tanto de esta marca que corresponde al

20% de su producción como de Mazda a través de Maresa cuya producción se enfoca en más del 90% en este tipo de vehículos.

Análisis Venta 2008:

Tabla 3.9 Composición de las ventas 2008

COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS		
2008	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
EMSAMBLAJE LOCAL	46.782	41.52%
IMPORTACIONES	65.902	58.56%
TOTAL	112.684	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Las ventas del 2008 estuvieron compuestas en casi un 60% por importaciones y un poco más del 40% en ensamblaje local, que permitieron a finales del año se realicen ventas de más de 112000 unidades de vehículos que es prácticamente un record de ventas.

Para este año la composición de las ventas continúa formada en su mayoría por las importaciones aunque es evidente el crecimiento en la producción nacional, sin embargo se considera importante recalcar que la amplia oferta de vehículos este año que tenían precios sin recargos adicionales, permitió que la capacidad adquisitiva de los consumidores sea más alta de tal manera que se adquirieron una mayor cantidad de bienes entre los cuales están los vehículos, por ser un año en el que la economía se mantuvo estable por los altos precios del petróleo.

Tabla 3.10 Ventas por tipo 2008

VENTAS POR TIPO						
2008	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES	BUSES
ENERO	3.206	1.721	1.712	141	688	124
FEBRERO	3.070	1.864	1.173	152	619	63
MARZO	3.406	1.829	1.222	196	870	132
ABRIL	4.341	2.091	1.545	165	853	185
MAYO	3.799	2.111	1.604	150	911	76
JUNIO	4.161	2.427	1.524	188	1.001	101
JULIO	4.261	2.535	2.030	211	1.115	140
AGOSTO	4.210	2.444	2.488	225	955	109
SEPTIEMBRE	4.896	2.898	2.262	218	1.181	123
OCTUBRE	3.988	2.725	2.070	195	1.111	151
NOVIEMBRE	3.863	2.796	2.215	164	1.139	93
DICIEMBRE	3.645	2.522	2.865	202	1.078	140
TOTAL	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Al igual que el 2007 en el 2008 los más vendidos fueron los automóviles seguidos por las camionetas, los vehículos todo terreno y los camiones, mientras que en menor cantidad se vendieron las vans y los buses.

Tabla 3.11 Ventas mensuales 2008

VENTAS MENSUALES	
2008	UNIDADES
ENERO	7.592
FEBRERO	6.941
MARZO	7.655
ABRIL	9.180
MAYO	8.651
JUNIO	9.402
JULIO	10.292
AGOSTO	10.431
SEPTIEMBRE	11.578
OCTUBRE	10.240
NOVIEMBRE	10.270
DICIEMBRE	10.452
TOTAL	112.684

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Tabla 3.12 Ventas por provincias 2008

VENTAS POR PROVINCIAS		
2008	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
AZUAY	7.497	6.65%
EL ORO	3.450	3.06%
GUAYAS	29.315	26.02%
IMBABURA	4.013	3.56%
LOJA	2.719	2.41%
MANABÍ	2.672	2.37%
PICHINCHA	46.947	41.66%
TUNGURAHUA	8.272	7.34%
OTRAS	7.799	6.92%
TOTAL	112.684	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el primer semestre del 2008 el mes más bajo fue Febrero con 6900 unidades vendidas, los meses de Abril a Junio se mantuvieron en un promedio de 9000 unidades, y para el segundo semestre se sintió un alza ya que de Julio a Diciembre se mantuvieron en más de 10000 vehículos vendidos siendo el más alto el mes de Septiembre con más de 11500 unidades. En este año el país estuvo incentivado económicamente por varios factores entre los que estaban el alto precio del petróleo lo que se evidenció en el segundo semestre del año con las cifras más altas de ventas de vehículos.

Las ventas por provincias estuvieron concentradas en casi el 68% entre Pichincha y Guayas en donde hay un mayor número de concesionarios, la provincia que predominó en ventas fue Pichincha con casi 47000 unidades, seguida de Guayas con casi 30000 unidades, las provincias que las siguen son Tungurahua y Azuay y las más bajas fueron Manabí y Loja.

Tabla 3.13 Precio Promedio de ventas 2008

PRECIO PROMEDIO DE VENTAS	
2008	UNIDADES
AUTOMÓVILES	14.908
CAMIONETAS	22.584
TODO TERRENO	26.352
VAN	25.095
CAMIONES Y BUSES	49.296
PROMEDIO	22.895

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En 2008 los vehículos más costosos fueron los camiones y buses seguidos por los vehículos todo terreno, mientras que los más económicos fueron los vehículos tipo automóvil y camionetas. El precio promedio en el año 2008 se mantuvo en 22895 dólares.

De igual manera el menor valor de los vehículos más vendidos que fueron los automóviles y camionetas mantuvo la demanda en este año enfocada de igual manera en el uso personal y de trabajo de los vehículos.

Análisis Importación 2008:

Tabla 3.14 Importación por tipo de vehículo 2008

IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO	
2008	UNIDADES
AUTOMÓVILES	32.585
CAMIONETAS	9.038
TODO TERRENO	13.569
VAN	1.915
CAMIONES Y BUSES	13.215
TOTAL	70.322

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a las importaciones del 2008 subieron a 70322 manteniéndose como primer tipo de vehículo para importación a los automóviles, seguidos por los vehículos todo terreno y los camiones.

Tabla 3.15 Importaciones por país 2008

IMPORTACIONES POR PAÍS 2008		
PAÍS	CANTIDAD	% PARTICIPACIÓN
COREA	23.001	32.71%
JAPON	16.832	23.94%
COLOMBIA	12.537	17.83%
MEXICO	4.785	6.8%
CHINA	3.252	4.62%
BRASIL	1.925	2.74%
EEUU	1.474	2.1%
ALEMANIA	1.319	1.88%
OTROS	5.197	7.39%
TOTAL	70.322	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el 2008 el Ecuador importó vehículos en más de un 55% proveniente desde Japón y Corea, mientras que de Colombia se importaron más de 12000 vehículos correspondiendo casi al 18% del total de las importaciones, es decir que el 75% de las importaciones de vehículos provienen de estos tres países y en menor número de los otros 5 países. Esto se da como consecuencia de que las marcas más vendidas en el Ecuador provienen de Corea, Japón y Colombia como lo son Hyundai, Kia, Toyota, Hino entre otras a un precio totalmente accesible para el mercado ecuatoriano ya que ofrecen vehículos económicos en modelos estándar principalmente, es decir que no están totalmente equipados así como también permiten el ahorro en energía y combustible, lo que llama mucho la atención al comprador.

Tabla 3.16 Producción por ensambladoras 2008

PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO	
2008	UNIDADES
AUTOMÓVILES	20.929
CAMIONETAS	33.132
TODO TERRENO	14.032
VAN	2.803
CAMIONES Y BUSES	314
TOTAL	71.210

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Análisis Producción Nacional 2008:

Tabla 3.17 Producción por tipo 2008

PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS	
2008	UNIDADES
AYMESA	6.432
MARESA	8.790
OMNIBUS BB	55.988
TOTAL	71.210

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a producción nacional el Ecuador en el 2008 produjo 12000 unidades más que el año anterior siendo las más producidas las camionetas seguidos de los automóviles y en último lugar los camiones y buses. Lo que evidencia mayor inversión en la industria nacional que permitió el aumento mencionado. El enfoque por las camionetas continuó este año en Maresa que aumentó su producción mientras que el aumento principal se le atribuye a General Motors con Omnibus BB quienes aumentaron su producción en más de 10000 unidades es decir que Chevrolet no solo lideró la producción nacional si no que también mejoró su número promedio producido en el país.

Análisis Ventas 2009:**Tabla 3.18 Composición de las ventas 2009**

COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS		
2009	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
EMSAMBLAJE LOCAL	43.077	46,44%
IMPORTACIONES	49.687	53.56%
TOTAL	92.764	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

El año 2009 el Ecuador vendió en unidades casi 93000 vehículos de los cuales el 54% corresponden a importaciones y el 46% a ensamblaje nacional.

Este año por el aumento de precio de los vehículos importados se pudieron vender más vehículos de producción nacional por lo que su porcentaje casi fue compartido, aunque pese al aumento continuó liderando el vehículo importado en ventas.

Tabla 3.19 Ventas por tipo 2009

VENTAS POR TIPO						
2009	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	TODO TERRENO	VANS	CAMIONES	BUSES
ENERO	3.307	2.315	2.373	175	881	70
FEBRERO	2.678	2.020	2.020	175	881	91
MARZO	2.692	1.807	1.841	143	703	138
ABRIL	2.736	1.395	1.762	185	576	75
MAYO	2.781	1.577	1.722	147	680	106
JUNIO	3.027	1.597	1.945	143	671	80
JULIO	3.364	1.931	2.427	204	666	77
AGOSTO	2.314	1.571	1.987	176	516	72
SEPTIEMBRE	2.933	1.753	1.864	130	670	65
OCTUBRE	3.116	1.728	1.842	154	555	32
NOVIEMBRE	2.975	1.684	2.060	127	490	99
DICIEMBRE	3.946	1.958	2.884	136	630	113
TOTAL	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el 2009 los vehículos más vendidos fueron los automóviles seguidos por vehículos todo terreno ya que para este año el precio de estos vehículos y el stock fue favorecedor para su compra, las camionetas bajaron en ventas ya que su precio fue mayor y los camiones de igual manera, mientras que en menor cantidad se vendieron las vans y los buses.

Lo que refleja que en este año las ventas se distribuyeron diferente en cuanto a tipos de vehículos, prefiriendo adquirir un vehículo todo terreno que tenía menos aranceles que las camionetas por ejemplo ya que el año anterior se habían vendido mucho mejor y se limitó su importación ya para este año.

Tabla 3.20 Ventas mensuales 2009

VENTAS MENSUALES	
2009	UNIDADES
ENERO	9.121
FEBRERO	7.865
MARZO	7.324
ABRIL	6.729
MAYO	7.013
JUNIO	7.463
JULIO	8.669
AGOSTO	6.636
SEPTIEMBRE	7.415
OCTUBRE	7.427
NOVIEMBRE	7.435
DICIEMBRE	9.667
TOTAL	92.764

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el primer semestre del 2009 el mes más alto fue Enero antes de que se den los efectos de la salvaguardia de balanza de pagos con 9121 unidades vendidas mientras que el mes bajo fue Abril con 6729 (ya se sintieron los efectos de las restricciones arancelarias), los demás meses se mantuvieron en un promedio de 7000 vehículos, ya para el segundo semestre Agosto fue el mes más bajo con 6636 ventas manteniéndose hasta Noviembre con las 7000 unidades, finalmente se cerró el año con un alza a mas de 9500 unidades vendidas cuando las medidas se estaban retirando.

Tabla 3.21 Ventas por provincias 2009

VENTAS POR PROVINCIAS		
2009	UNIDADES	% PARTICIPACIÓN
AZUAY	6.620	7.14%
EL ORO	2.177	2.35%
GUAYAS	22.991	24.78%
IMBABURA	3.332	3.59%
LOJA	2.009	2.17%
MANABÍ	2.040	2.20%
PICHINCHA	39.403	42.48%
TUNGURAHUA	6.731	7.26%
OTRAS	7.461	8.04%
TOTAL	92.764	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Las ventas por provincias estuvieron concentradas en casi el 68% entre Pichincha en Guayas, la provincia que predominó en ventas fue Pichincha con casi 40000 unidades, seguida de Guayas con casi 23000 unidades, las provincias que las siguen son Tungurahua y Azuay y las más bajas fueron Loja y Manabí que todavía no se desarrollan en este sector tanto en número de concesionarios como en variedad de marcas y modelos que se ofrecen además que estas provincias no renuevan sus vehículos constantemente como si lo hacen las ciudades principales de Quito y Guayaquil que tiene compradores de todo el país.

Tabla 3.22 Precio promedio de ventas 2009

PRECIO PROMEDIO DE VENTAS	
2009	UNIDADES
AUTOMÓVILES	13.478
CAMIONETAS	22.272
TODO TERRENO	22.939
VAN	20.409
CAMIONES Y BUSES	53.966
PROMEDIO	21.532

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el 2009 los vehículos más costosos fueron los camiones y buses seguidos por los vehículos todo terreno, mientras que los más económicos fueron los vehículos tipo automóvil y vans. El precio promedio en el año 2009 se mantuvo en 21532 dólares.

Análisis Importación 2009:

Tabla 3.23 Importación por tipo de vehículo 2009

IMPORTACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO	
2009	UNIDADES
AUTOMÓVILES	15.709
CAMIONETAS	5.298
TODO TERRENO	12.749
VAN	921
CAMIONES Y BUSES	5.899
TOTAL	40.576

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a las importaciones del 2009 bajaron a 40576 unidades, manteniéndose como primer tipo de vehículo para importación a los automóviles, seguidos por los vehículos todo terreno y los camiones.

Tabla 3.24 Importación por origen 2009

IMPORTACIONES POR PAÍS 2009		
PAÍS	CANTIDAD	% PARTICIPACIÓN
COREA	16.321	40.22%
JAPÓN	10.701	29.37%
COLOMBIA	3.520	8.68%
MÉXICO	3.040	7.49%
CHINA	2.659	6.55%
BRASIL	1.018	2.51%
EEUU	874	2.15%
ALEMANIA	660	1.63%
OTROS	1.783	4.39%
TOTAL	40.576	100%

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En el 2009 el Ecuador importó vehículos en casi un 70% proveniente desde Japón y Corea, mientras que de Colombia bajaron las importaciones a 3000 vehículos correspondiendo al 8% del total de las importaciones, es decir que el 78% de las importaciones de vehículos provienen de estos tres países y en menor número de los otros 5 países.

Justamente continuó la demanda de marcas provenientes de Japón y Corea como las mencionadas anteriormente que gracias a los precios y modelos económicos en repuestos y combustibles son los más vendidos así como también su mayor importación da más opciones en colores, cilindraje, etc. a los consumidores, mientras que en el caso de Colombia como tenía precios mayores por las restricciones que se impusieron, permitieron que baje las importaciones de vehículos provenientes del vecino país.

Tabla 3.25 Producción por ensambladoras 2009

PRODUCCIÓN POR ENSAMBLADORAS	
2009	UNIDADES
AYMESA	6.577
MARESA	6.835
OMNIBUS BB	42.149
TOTAL	55.561

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Análisis Producción 2009:

Tabla 3.26 Producción anual por tipo 2009

PRODUCCIÓN ANUAL POR TIPO	
2009	UNIDADES
AUTOMÓVILES	18.225
CAMIONETAS	17.378
TODO TERRENO	18.668
VAN	1.290
CAMIONES Y BUSES	-
TOTAL	55.561

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a producción nacional el Ecuador en el 2009 produjo menos 16000 unidades que el año anterior, siendo los más producidos vehículos todo terreno seguidos por los automóviles, las camionetas y en último lugar las vans, en este año no se produjeron camiones y buses en el Ecuador.

Contrario a lo que se buscaba con las medidas impuestas por el Gobierno, la producción nacional disminuyó este año ya que no se logró incentivar lo suficiente a este sector con inversión, como consecuencia de la contracción de la demanda que produjo la crisis mundial que como se indica en capítulos anteriores si afectaron la economía ecuatoriana, además que si existe menor demanda la producción no se ve incentivada.

Análisis Ventas 2010:

Tabla 3.27 Ventas mensuales 2010

VENTAS MENSUALES	
2010	UNIDADES
ENERO	7.637
FEBRERO	7.754
MARZO	9.765
ABRIL	9.603
MAYO	10.119
JUNIO	11.018
TOTAL	55.896

Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Según cifras de la AEADE en este año las ventas de vehículos han aumentado por varios factores, pero en especial por la mayor fuente de financiamiento que existe, puesto que las financieras incluso han incrementado sus plazos, sus tasas han disminuido, hay mayor flexibilidad y en general la oferta es mayor, por otro lado también se están vendiendo versiones 2011 que atraen al consumidor. Al no existir las salvaguardias impuestas el año anterior se pudieron colocar un 22.8% más vehículos en el primer semestre del 2010, es decir que las ventas ascienden a 55896 vehículos mientras que en el 2009 hasta Junio se habían vendido 45515, más de 10000 unidades de diferencia. (El Universo, 2010).

Por otro lado se atribuye el aumento a que muchas personas se abstuvieron de comprar en 2009, así que viendo mejores condiciones este año como la tasa de financiamiento que está en promedio en 15.2% a diferencia del 17% en meses anteriores.

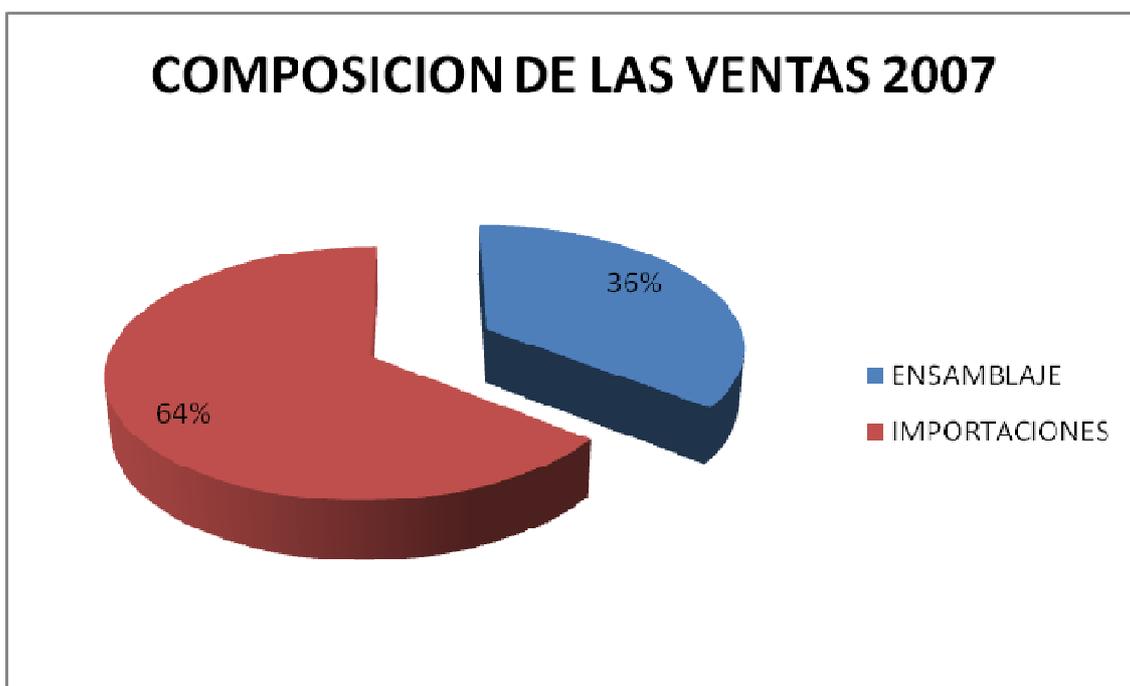
El sector espera sobrepasar las 100000 unidades este año con nuevas estrategias en precios principalmente ya que muchos modelos de vehículo han bajado en precios atrayendo al consumidor, además está la estrategia de

liquidación de modelos 2010 a través de incentivos como bonos o descuentos de hasta el 2% (desde 500\$ hasta 1000\$ aproximadamente), así como ofrecer la matrícula gratis por ejemplo.

De esta manera el sector desea mejorar en ventas este año y así contrarrestar los resultado del año 2009 que no fueron para nada favorecedores, de tal forma que buscan atraer a los clientes con innovadoras estrategias que permiten llamar la atención del comprador y concretar o cerrar la venta.

Análisis Comparativo 2007,2008 y 2009:

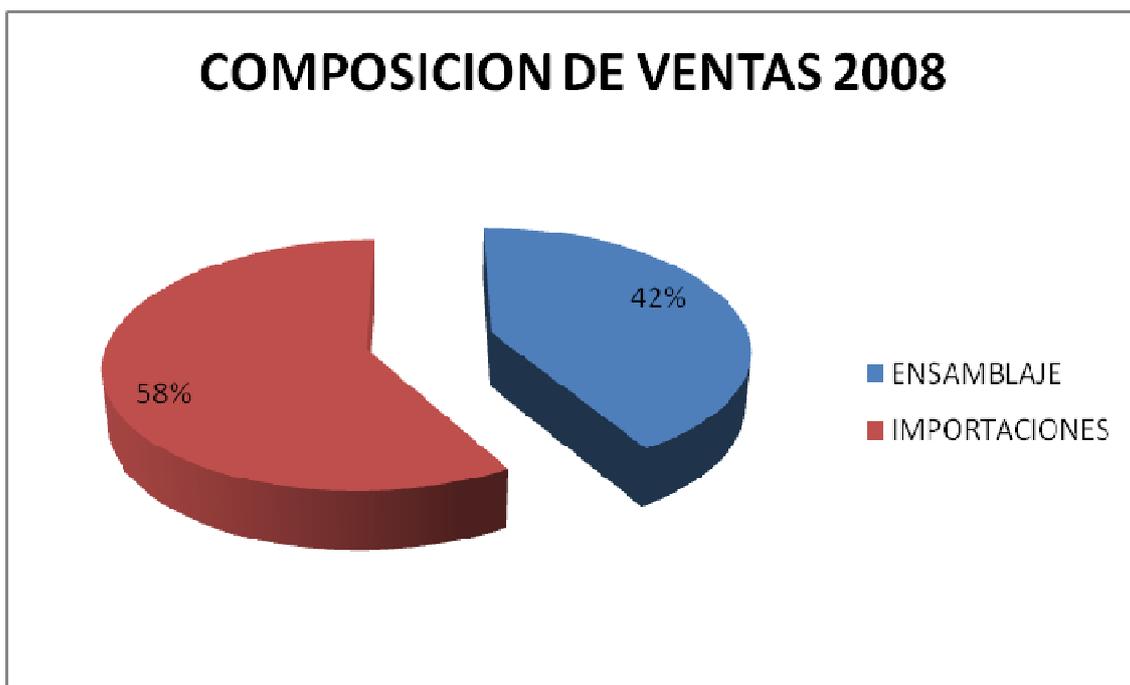
Gráfico 3.1 Composición de las ventas 2007



Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

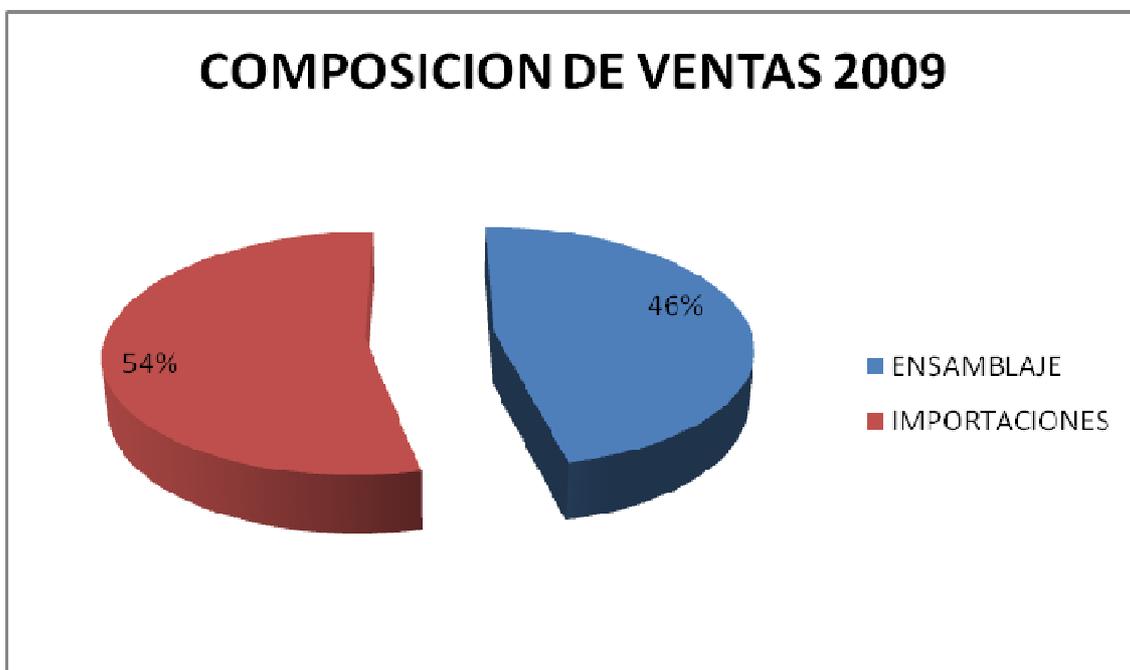
Gráfico 3.2 Composición de las ventas 2008



Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Gráfico 3.3 Composición de ventas 2009

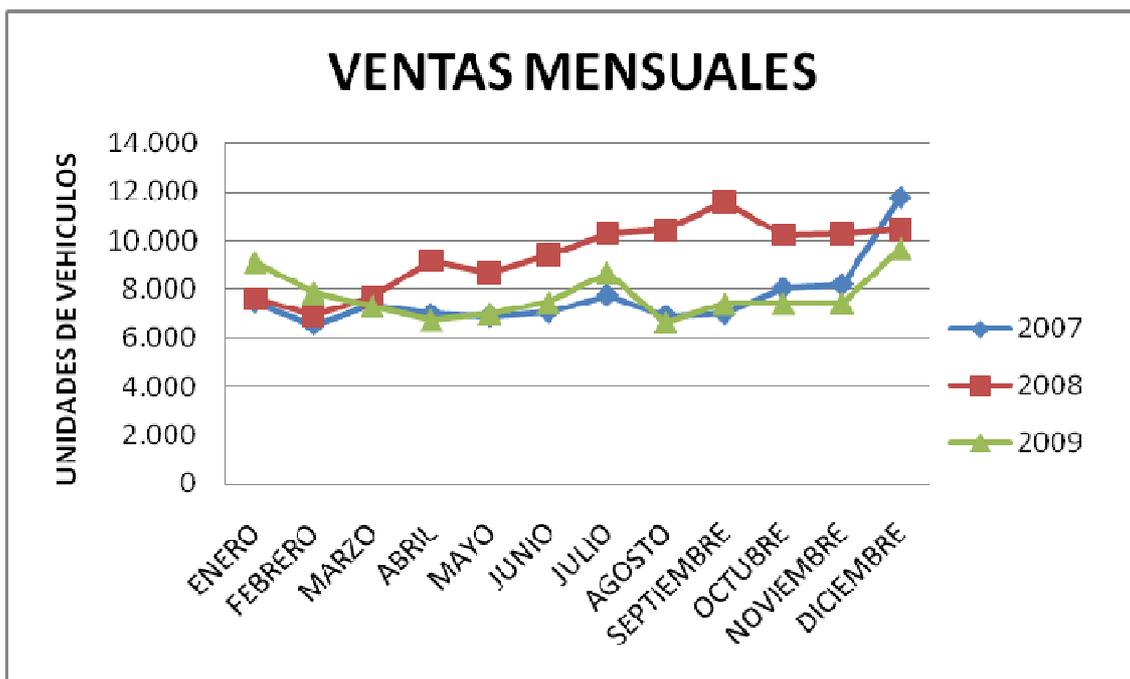


Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

La composición de las ventas de vehículos en el Ecuador está dada por el ensamblaje y la importación. En el 2007 representaba la importación un porcentaje de 64%, en el 2008 se redujo a 58% y finalmente en el 2009 representa el 54% mientras que el ensamblaje subió del 36% en el 2007 al 46% en el 2009.

Gráfico 3.4 Ventas Mensuales 2007, 2008 y 2009

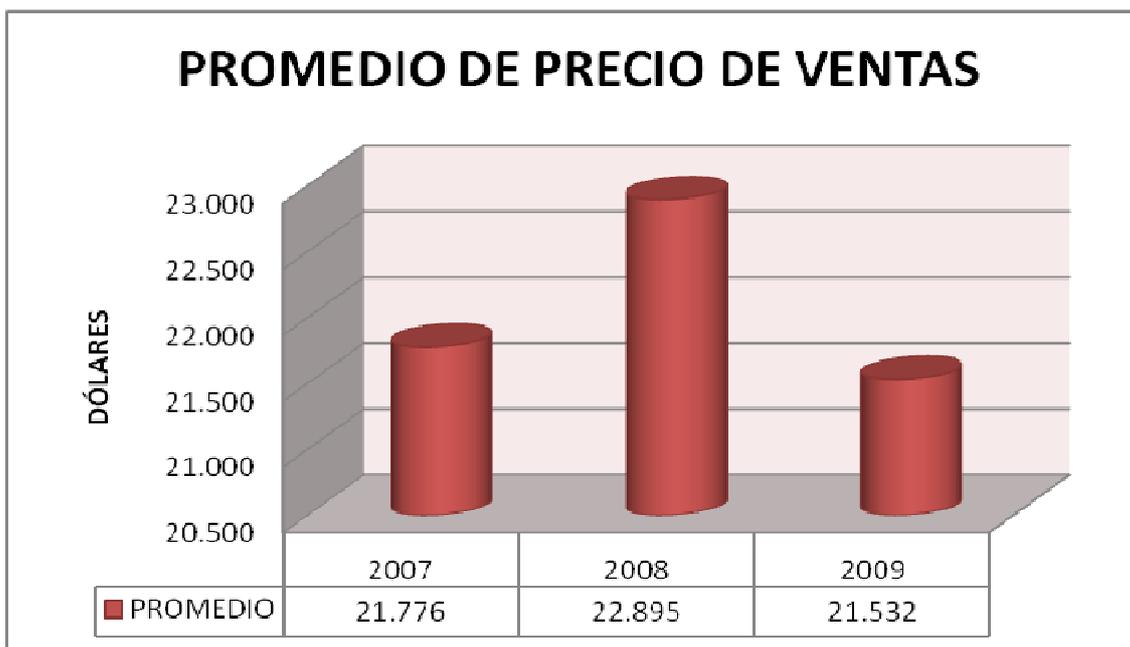


Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Las ventas mensuales en el Ecuador en el año 2007 tuvieron alzas en los meses de Julio, Octubre y principalmente en Diciembre llegando casi a 12000 unidades vendidas, en el año 2008 el crecimiento es notable a partir del mes de Abril y se mantiene durante todo el año con cifras superiores a 10000 unidades siendo el mes más alto Septiembre, mientras que el 2009 a partir de Febrero se dio una caída con un promedio de 7000 unidades, el mes de Julio sufre una mejora pero finalmente cuando mejoran las cifras es el mes de Diciembre con casi 10000 unidades. El 2008 tiene un 23% de crecimiento en ventas con respecto al 2007 y en el 2009 se da una caída del 18% con respecto al 2008.

Gráfico 3.5 Promedio de precio de ventas 2007, 2008 y 2009

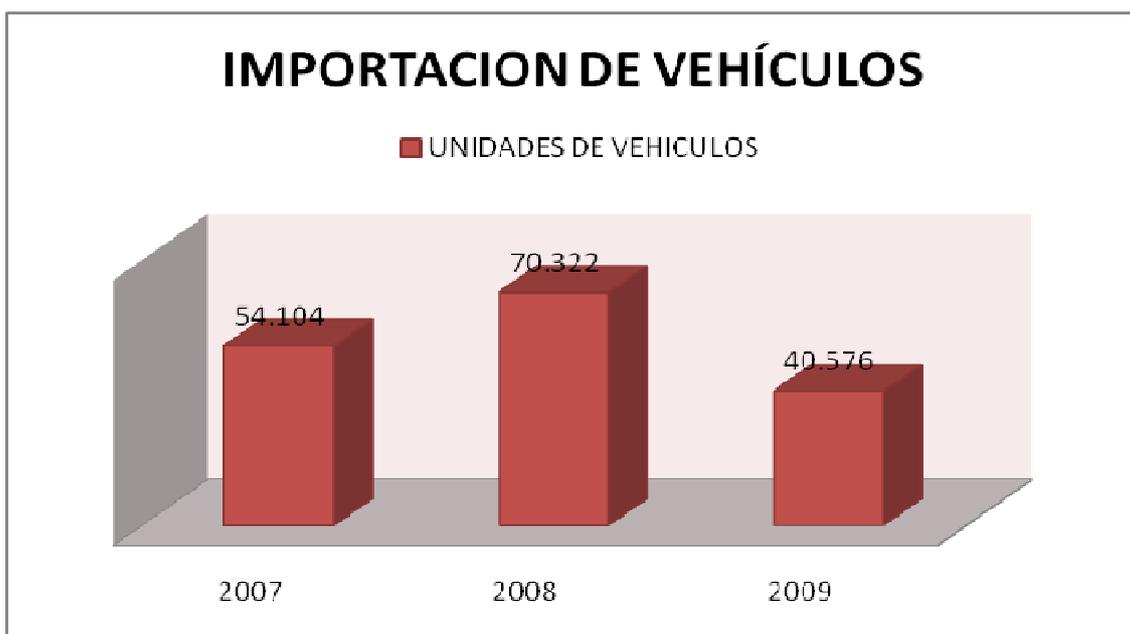


Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

El promedio de precio de ventas en el 2008 tuvo un crecimiento del 5% con respecto al 2007 y en el 2009 desciende un 6% con respecto al año anterior que evidencia poca diferencia.

Gráfico 3.6 Importación de vehículos 2007, 2008 y 2009



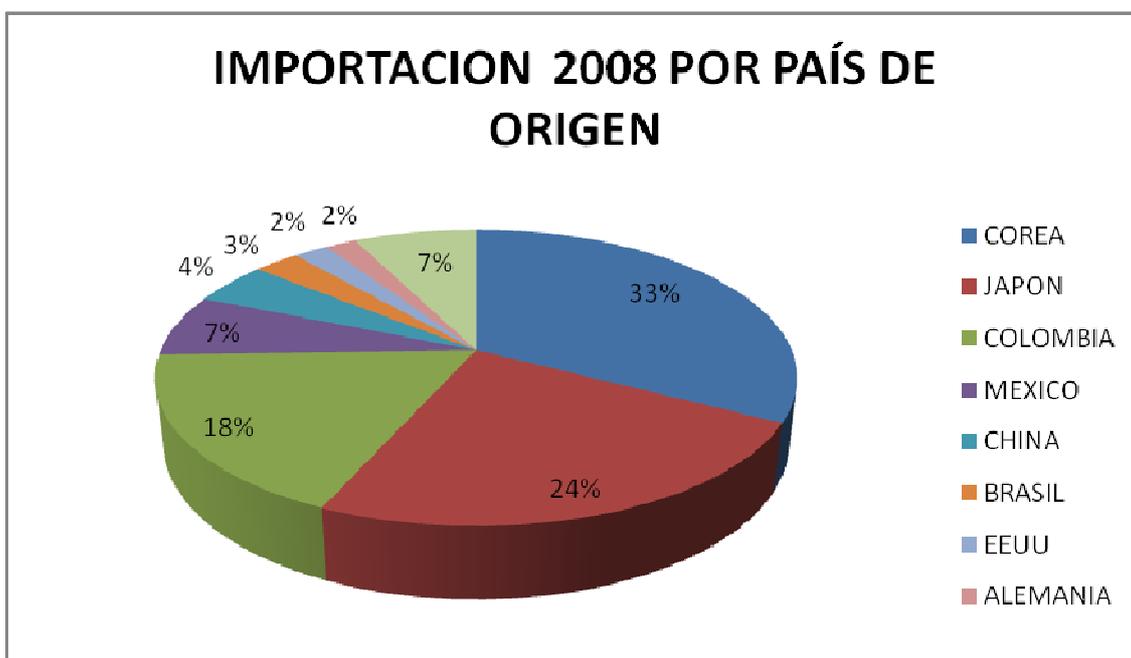
Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Por otro lado la importación de vehículos en el 2008 subió un 30% con respecto del 2007, pero lastimosamente sufrió una caída en el 2009 con 40576 unidades, 42% menos que el año 2008.

El año más alto en importación de vehículos es el 2008 con mas 70000 unidades, evidentemente el año mas bajo es el 2009 con un poca más de 40000 unidades.

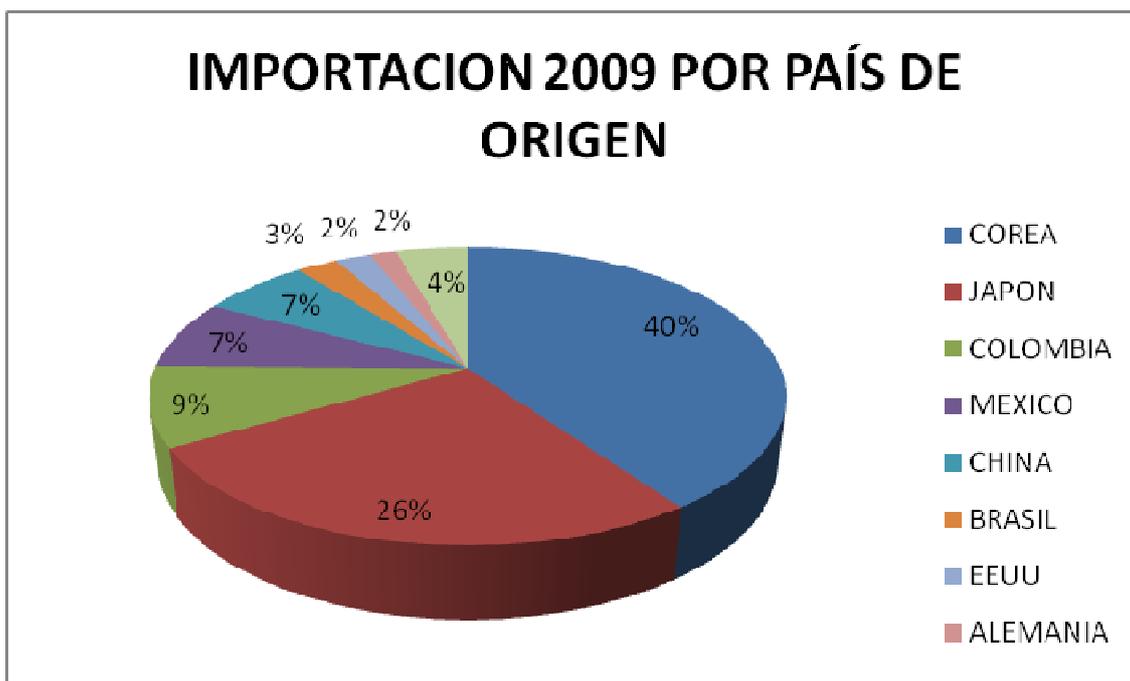
Gráfico 3.7 Importación por origen 2008



Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Gráfico 3.8 Importación por origen 2009



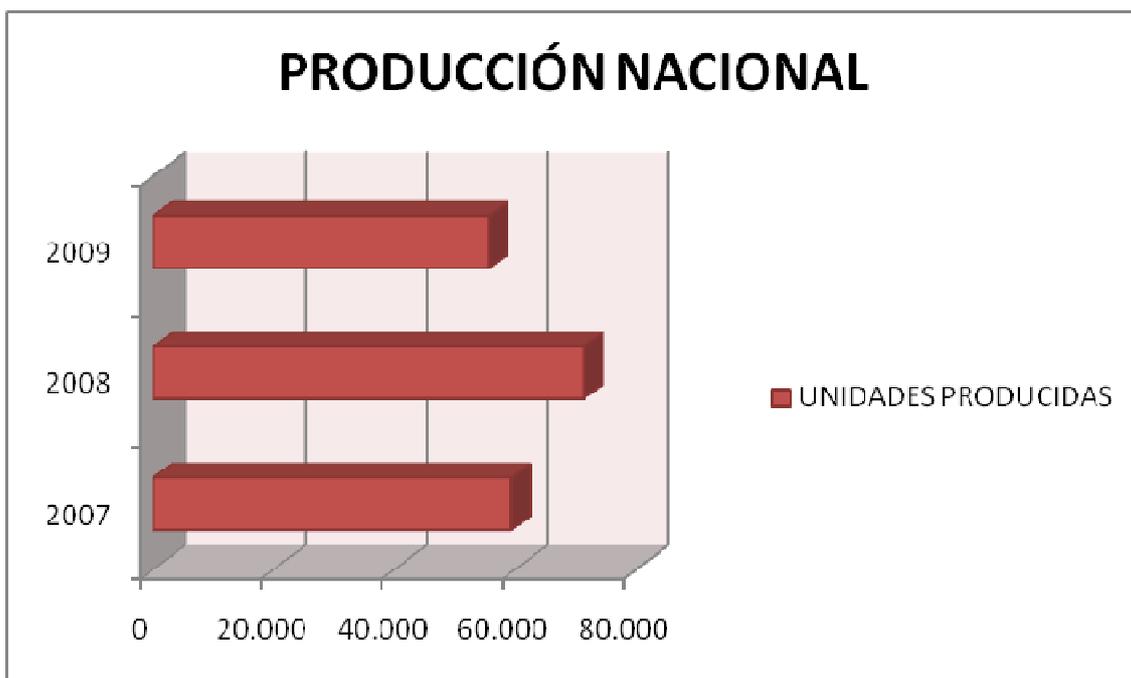
Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

En cuanto a los países de origen de las importaciones de vehículos, es evidente con los gráficos presentados que en el año 2009 las importaciones desde Colombia se redujeron del 18% que representaban en el 2008 del total de importaciones al 9%, lo que demuestra una caída considerable de las mismas, por otro lado Corea aumentó sus exportaciones de vehículos al Ecuador del 33% en el 2008 al 40% en 2009 del total de importaciones, mientras que Japón paso de 24% a 26% en el 2009 y finalmente se observa que China subió del 4% en el 2008 al 7% en el 2009.

Un impacto de la reducción de importaciones desde Colombia fue que los exportadores de este país se vieron afectados, pero más aun el comprador ecuatoriano tuvo que adquirir vehículos de este país más costosos obligándolo a buscar otras opciones que permitieron que marcas provenientes de Asia resulten más accesibles para el comprador y finalmente permitan que marcas provenientes de estos países se importen en mayor numero. Siendo reemplazado lo que ya no venía de Colombia por Japón y Corea.

Gráfico 3.9 Producción Nacional 2007, 2008 y 2009



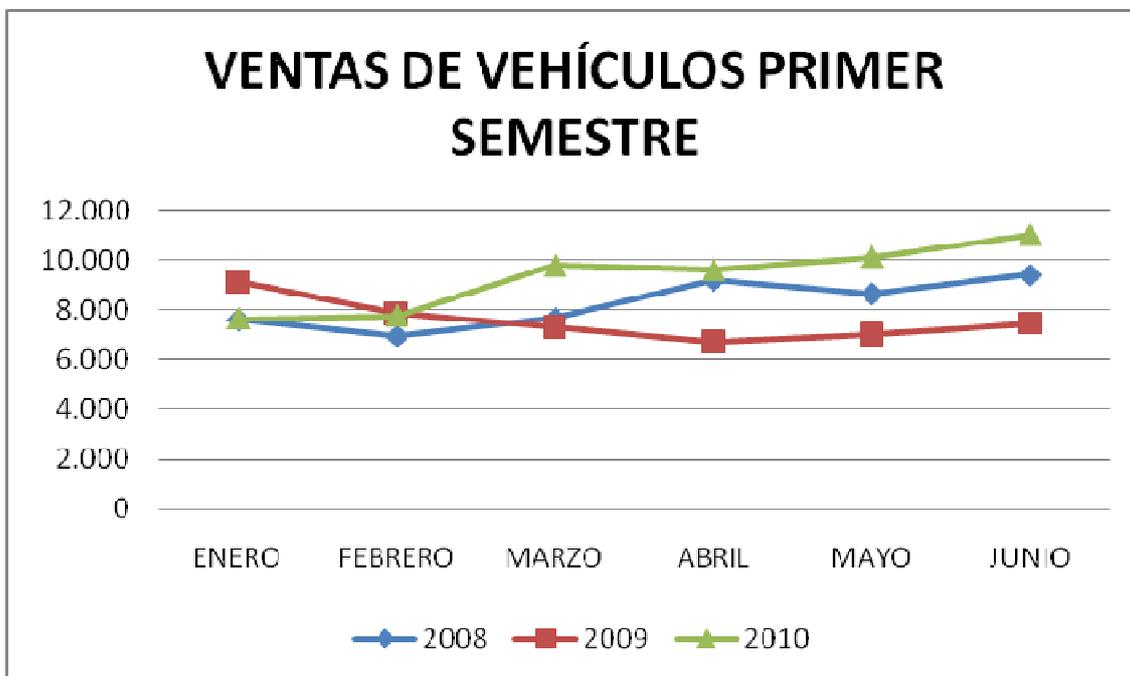
Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

El 2008 la producción nacional en el Ecuador tuvo un crecimiento del 20% con respecto al 2007, mientras que en el 2009 bajó un 22% con respecto al año anterior.

Análisis Comparativo 2008,2009 y 2010:

Gráfico 3.10 Ventas de vehículos primer semestre 2009 y 2010



Fuente: AEADE, Anuario 2009

Elaborado por: Karem Sosa

Con los datos obtenidos en el primer semestre del 2010 se puede indicar que en el 2008 existió una tendencia de crecimiento desde Abril, mientras que en Febrero 2009 las ventas empezaron a bajar sin recuperarse durante el primer semestre, por otro lado en el 2010 a partir de Febrero existe crecimiento manteniéndose regular hasta el mes de Junio con 11000 unidades. En el 2009 existe un 8% menos de ventas en el primer semestre y en el 2010 un aumento de casi el 23%.

Finalmente se desea indicar que el impacto de las regulaciones y salvaguardias impuestas a la importación y ventas de vehículos permitieron que las ventas en el año 2009 se redujeran en un 18% con respecto al 2008, mientras que el año anterior se había alcanzado un gran avance con el 23% de crecimiento como resultado de que en este año en general la economía crecía durante el paso de los meses como consecuencia de los altos precios del petróleo que permitieron mayores ingresos al país, así como también por la aplicación de políticas

económicas que tuvieron resultado en el corto plazo pero no se pudieron mantener en el siguiente año, por otro lado en cuanto a las importaciones éstas sufrieron una caída del 42% como resultado directo del aumento de aranceles a través de las salvaguardias por balanza de pagos y cambiaria, cuando habían alcanzado el año anterior un crecimiento del 30% es decir que esta fue una gran caída para el sector.

De igual manera es importante recalcar que se vieron afectadas las importaciones provenientes de Colombia lo que no solo provocó una mala relación comercial y política con este país si no que dichas importaciones fueron reemplazadas por las de otros países como Japón y Corea que ofrecían las marcas más vendidas con sus vehículos en modelos estándares y económicos en combustible y repuestos, que atrajo mucho mas al consumidor que sufría con menos ingresos. Afortunadamente en el primer semestre del presente año se evidenció un aumento del 23% en ventas lo que nos permite observar un futuro alentador para el desarrollo del sector automotriz que se vio tan afectado en el año 2009.

CAPÍTULO IV

4 CONCLUSIONES

- La crisis mundial desencadenada en septiembre del 2008 tiene sus precedentes hace algunas décadas atrás, donde se empezaron a implementar reformas de política económica como las del Consenso de Washington, que no tomaron en cuenta la supervisión de los sistemas financieros y la aplicación correcta de medidas macroeconómicas, lo que permite que la crisis hipotecaria en Estados Unidos en el 2008 se convierta en un punto clave para que el sistema financiero se desplome por la falta de medición del riesgo como principal causa, provocando una reacción en cadena en las economías avanzadas en el mismo año y en el siguiente año 2009 en los países en desarrollo y menos adelantados cuyas economías se vieron afectadas.
- El impacto de la crisis financiera mundial en Ecuador se siente en el año 2009 con una gran caída del PIB, reflejándose un deterioro en la economía visible a través de variables como las remesas de los inmigrantes que se redujeron considerablemente así como también las exportaciones e importaciones del país, sin mencionar lo grave que resultó la caída del precio del petróleo que mantuvo al sector con preocupación justificada y con efectos en toda la economía, principalmente en la balanza de pagos que mantuvo un saldo negativo para este año. Cabe resaltar que el año anterior por tratarse de un país exportador de petróleo se había mantenido con resultados positivos en la economía.
- El plan del gobierno ecuatoriano frente a la crisis y sus repercusiones estuvo ligado a acciones en política fiscal, cambiaria, de comercio exterior, etc., pero se centró especialmente en la regulación de las importaciones para evitar la salida de divisas y estabilizar la balanza de pagos, de tal manera que desde Enero 2009 se aplicaron salvaguardias

por balanza de pagos a través de cupos y porcentajes arancelarios, como también salvaguardia cambiaria hacia Colombia.

- En cuanto a las medidas impuestas a la importación de vehículos en el 2009 principalmente se destacan la salvaguardia por balanza de pagos que permitió la importación a través de cupos del 65% del valor CIF, luego por solicitud de la OMC pasó a recargos arancelarios del 12% y 3%, estos recargos se aplicaron también a importaciones de vehículos provenientes desde Colombia con la salvaguardia cambiaria, de igual manera más adelante se reduce al 9% de arancel y finalmente se solicitan sean retiradas las salvaguardias tanto de Colombia como la de balanza de pagos hasta junio del 2010.
- Las reacciones del sector automotriz se basaron en el traslado del aumento de los aranceles hacia el precio de los vehículos provocando que evidentemente las ventas bajen, tomando en cuenta que el sector antes de implementarse las medidas le planteó al gobierno una propuesta basada en cupos de mutuo acuerdo para contrarrestar los efectos de la crisis sin afectar el sector, ya que no estaban preparados para las medidas que se impusieron, en el caso de Colombia existió insatisfacción de igual manera ya que las exportaciones de vehículos hacia nuestro país bajaron considerablemente.
- Las ventas en el año 2009 se redujeron en un 18% con respecto al 2008, mientras que el año anterior se había alcanzado un gran avance con el 23% de crecimiento como resultado de que la economía creció como consecuencia de los altos precios del petróleo que permitieron mayores ingresos al país, por otro lado en cuanto a las importaciones éstas sufrieron una caída del 42% como resultado directo del aumento de aranceles a través de las salvaguardias por balanza de pagos y cambiaria, cuando habían alcanzado el año anterior un crecimiento del 30% es decir que esta fue una gran caída para el sector. En el primer

semestre del presente año se evidenció un aumento del 23% en ventas lo que nos permite observar un futuro alentador para el desarrollo del sector automotriz que se vio tan afectado en el año 2009.

- Finalmente es importante recalcar que por un lado las cifras fueron negativas para el sector automotriz en el año 2009 con la caída de las importaciones y ventas, por lo que los empleos en el sector se volvieron inestables y menos rentables ya que los ingresos a través de comisiones de los vendedores por ejemplo se redujeron, además como el sector está vinculado a otras empresas como las de accesorios, bancos, financieras y aseguradoras quienes tuvieron resultados negativos como consecuencia de su caída, mientras que por otro lado dichas medidas permitieron aumentar la competitividad entre las empresas ofreciendo mayores beneficios para el consumidor en la compra de vehículos, así como también se aumentó la gama de vehículos en cuanto a marcas provenientes de Asia por ejemplo con precios accesibles, de tal manera que hubo efectos positivos para el consumidor.

BIBLIOGRAFÍA

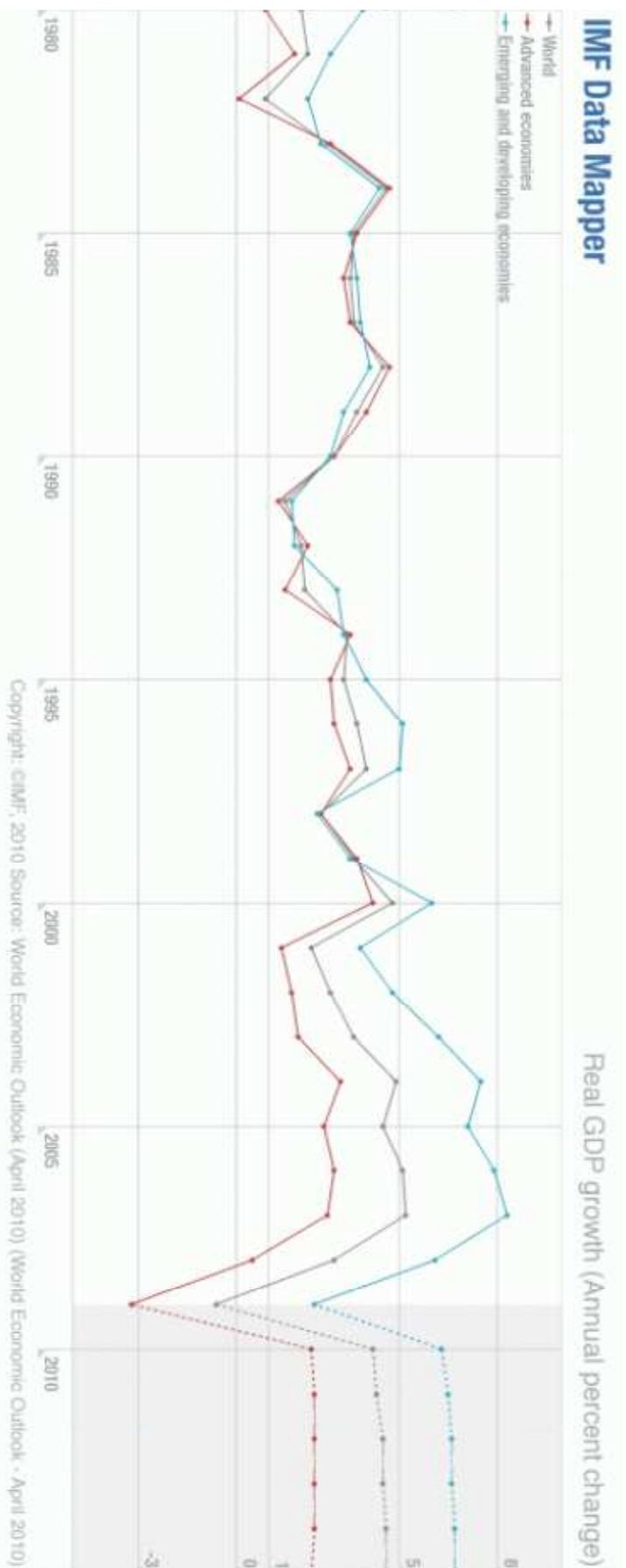
1. ACELERANDO. (2009). La industria automotriz es muy competitiva. [www.acelerando.com.ec/idenx.php?option=com_content&view=article&id=1753]. Descargado 02/07/2010.
2. AEADE. (2008). Cifras: El sector en cifras 2008. [http://www.aeade.net]. Descargado 17/09/2010.
3. AEADE. (2009). Noticias: EL sector automotor hace propuesta ante medida. URL: [www.aeade.net/index.php?option=com_content&task]. Descargado 09/07/2010.
4. BENÍTEZ, D. (2009). Asociación de Empresas Automotrices Del Ecuador AEADE. Anuario 2009.
5. CABELLO, M. (2000). Las aduanas y el comercio internacional. ESIC Editorial. Madrid. España.
6. CASILDA, R. (2004). Boletín Económico ICE N 2803: América Latina y el Consenso de Washington. [www.revistasice.com/cmsrevistasICE/pdfs]. Descargado 08/09/2010.
7. CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE AMÉRICA. (2008). Principales cambios en la nueva constitución política del Ecuador 2008. [www.cea.co.cu/Art%C3%ADculos/2008]. Descargado 13/09/2010.
8. CEPAL. (2010). Estudio económico de América Latina y el Caribe 2009-2010. [www.eclac.org/publicaciones/xml]. Descargado 29/05/2010.
9. CEPAL. (2010). La reacción de los gobiernos de las Américas frente a la crisis internacional, una presentación sintética de las medidas de política anunciadas hasta el 31 de diciembre de 2009. [www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones]. Descargado 29/05/2010.
10. CEPAL. (2010). Panorama regional de la inversión extranjera directa. [www.eclac.cl/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e_Capl.pdf]. Descargado 14/09/2010.
11. COMEXI. (2009). Resoluciones 2009. www.comexi.gov.ec/resoluciones]. Descargado 20/06/2010.
12. EL UNIVERSO. (2010). La venta de vehículos se incrementó 22,80%. [www.eluniverso.com/2010/08/03/1/1356/venta-vehiculos-incremento-2280.html]. Descargado 05/08/2010.

13. EL UNIVERSO. (2009). Colombia pedirá derogar salvaguardias de Ecuador. [www.eluniverso.com/2009/07/13]. Descargado 30/06/2010.
14. FMI. (2009). Informe Anual 2009. [www.imf.org/external/spanish/pubs/ft]. Descargado 17/05/2010.
15. HERNÁNDEZ, L. (2003). Los riesgos y su cobertura en el comercio internacional. Fundación Confemetal Editorial. Madrid. España.
16. KIMBERLY, A. (2009). US Economy: What is Being Done to Control Inflation? [http://useconomy.about.com/od/inflationfaq/f/Control_Infla]. Descargado 10/09/2010.
17. MERCADO, S. (2000). Comercio Internacional I. México: LIMUSA, Grupo Noriega Editores. 5ta. Edición.
18. OCAMPO, J. (2005). Estudios y Perspectivas de la CEPAL: Más allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina. [www.eclac.cl/publicaciones/xml]. Descargado 09/09/2010.
19. OMC. (2004). Modulo de Formación sobre el AGCS. Negociaciones sobre las normas del AGCS. [www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/cbt]. Descargado 14/09/2010.
20. OMC. (2009). La situación del comercio en 2008-2009. [www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr09-1a_s.pdf]. Descargado 15/05/2010.
21. OMC. (2010). Información técnica sobre salvaguardias. [www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm]. Descargado 07/01/2010.
22. PALMAR, Y. (2010). Vheadline: Sigue cayendo la producción de vehículos en Venezuela. [<http://spanish.vheadline.com/readnews.asp?id=95373>]. Descargado 08/08/2010.
23. PEÑA, O. (2009). Monografías: Comercio Internacional. [www.monografias.com]. DESCARGADO 28/11/2009.
24. REY, F. (2007). Dirección de Análisis e Información: Reporte legal sobre regulación de importación, ensamblaje y comercialización de vehículos automotores. [www.venamcham.org/comites/regulacion_importacion]. Descargado 28/11/2009.
25. SECRETARÍA DE ECONOMÍA DE MÉXICO. (2000). ¿Qué es un cupo? [www.economia.gob.mx/?P=470]. Descargado 07/01/10.
26. SICE DEL ALCA. (2009). Diccionario de Términos de Comercio. [www.sice.oas.org/Dictionary/TNTM]. Descargado 28/11/2009.

27. STOCK MARKET INVESTORS. (2008). The Subprime Mortgage Crisis Explained. [www.stock-market-investors.com/stock-investment-risk/the-subprime-mortgage-crisis-explained.html]. Descargado 12/09/2010.
28. ULTIMAS NOTICIAS. (2010). Producción de autos en Venezuela ahogada en espera de divisa. [www.ultimasnoticias.com.ve/capriles/cadena-global/detalle.aspx?idart=3021501&idcat=56657&tipo=2]. Descargado 08/08/2010.
29. VENELOGÍA. (2009). Carros importados deberán cumplir con precios sugeridos por ensambladoras. [www.venelogia.com/archivos/2793]. Descargado 28/11/2009.
30. VENELOGÍA. (2007). Resolución para reducir la importación de vehículos en Venezuela. [www.venelogia.com/archivos/2062]. Descargado 28/11/2009.
31. WILLIAMSON, J. (2003). Fondo Monetario Internacional: No hay consenso, Reseña sobre el Consenso de Washington y sugerencias sobre los pasos a dar. [www.imf.org/external/pubs/ft]. Descargado 07/09/2010.

ANEXOS

ANEXO 1



Fuente: FMI, DATA MAPPER
Elaborado por: FMI, DATA MAPPER