

Escuela de Negocios UTDT

Tesis MBA 2010 / 2011



Industria Automotriz argentina y brasileña en los últimos años.  
Desafíos y oportunidades para Argentina.

Autor: Matías Smith

Tutor: Pablo Orazi

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Junio de 2012

## RESUMEN

La industria automotriz en Argentina está pasando por un momento único, alcanzando volúmenes de producción record en su historia, en sintonía con el crecimiento económico general desde la crisis y posterior devaluación de 2001-2002. Algo similar está sucediendo con el principal socio del MERCOSUR, Brasil. El crecimiento de la industria automotriz en ambos países se ha apoyado principalmente en la demanda interna, la cual ha crecido de manera constante en la última década. No obstante, aún queda mucho por hacer en términos de exportación.

El marco internacional es alentador. Luego de la crisis financiera de 2008, Europa y Estados Unidos han entrado en periodo de recesión, enfocándose las terminales automotrices en expandir sus negocios mediante la internacionalización hacia los países emergentes ó en desarrollo, como son los casos de China, Brasil, Rusia, India, Sudáfrica, Tailandia, México, entre otros.

Al evaluar el escenario planteado, se concluirá que el desarrollo de la industria automotriz argentina vendrá asociado al crecimiento de las exportaciones, la búsqueda de complementación regional y eficiencia global, y no a la protección del mercado interno. La política pública debería fomentar este tipo de estrategias, facilitando las relaciones comerciales con los miembros del MERCOSUR y con otros países de la región. Asimismo, es necesario estimular la inversión en la industria autopartista nacional y trabajar en conjunto para alcanzar la competitividad global que posicione a Argentina como protagonista mundial en la producción de automóviles.

## PALABRAS CLAVE

- Automotriz
- Industria
- Argentina
- Brasil

## INDICE

I-	INTRODUCCION.....	4
II-	CONTEXTO PAIS.....	5
	A- Demografía de Argentina.....	5
	B- Demografía de Brasil.....	5
III-	ECONOMIA ARGENTINA.....	6
	A- Principales actividades, evolución PBI, población y tasa de desempleo.....	6
	B- Inflación.....	8
	C- Evolución tipo de cambio ARS/ USD.....	10
	D- Estructura del PBI.....	13
	E- Comercio exterior.....	14
IV-	ECONOMIA DE BRASIL.....	17
	A- Principales actividades, evolución PBI, población y tasa de desempleo.....	17
	B- Inflación.....	19
	C- Evolución tipo de cambio BRL/ USD.....	21
	D- Estructura del PBI.....	22
	E- Comercio exterior.....	23
V-	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL.....	26
	A- Rol de la industria en el desarrollo económico de los países.....	26
	B- Principales países fabricantes de automóviles.....	27
	C- Principales grupos fabricantes de automóviles.....	29
	D- Tendencias internacionales de la industria automotriz.....	32
	E- Impacto en los países en desarrollo de las nuevas tendencias internacionales de la industria automotriz.....	37

---

VI-	LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA Y BRASIL.....	41
	A- Breve reseña histórica.....	41
	B- Integración del Mercosur para la industria automotriz.....	44
	C- Evolución histórica de la producción en Argentina y Brasil.....	46
	D- Estadísticas Argentina y Brasil (2000-2011).....	48
	D.1- Producción.....	48
	D.2- Exportaciones.....	51
	D.3- Mercado Interno.....	54
VII-	CONCLUSIONES.....	57
VIII-	BIBLIOGRAFÍA.....	61

## I- INTRODUCCIÓN

La producción automotriz mundial está dominada por unas pocas empresas multinacionales. En 2010, las cinco principales (General Motors, Toyota, Volkswagen, Ford y Hyundai) representaron el 50% de la producción total.

Las subsidiarias de algunas de estas empresas comenzaron su producción en la Argentina y el Brasil en la década de 1950, motivadas principalmente por el incremento de los mercados internos de estos países, que se encontraban muy protegidos. Sin embargo, el desarrollo de nuevas tendencias en la industria en la década de 1990 debilitó el papel que tenían los mercados internos, así como los incentivos para un mayor incremento de la capacidad de producción de las subsidiarias de empresas multinacionales. Estas nuevas tendencias se orientaron a acrecentar la competitividad internacional mediante la internacionalización de la producción.

Actualmente, las terminales automotrices tienen su foco puesto en la captación de nuevos mercados, principalmente los llamados emergentes. Dentro de los emergentes, encontramos a Brasil, principal socio de Argentina en el MERCOSUR, como un destino muy destacado. Brasil posee un mercado interno sumamente interesante para cualquier terminal automotriz y a su vez, en los últimos años su gobierno ha adoptado políticas que ayudaron a promover el desarrollo de esta actividad.

Considerando el desarrollo económico de Argentina y Brasil en la última década, las tendencias actuales de la industria automotriz mundial y el MERCOSUR, como motor de crecimiento de América del Sur, este trabajo tiene por objeto identificar cuáles son las oportunidades que se le presentan a Argentina de cara a los próximos años y qué estrategias deberían adoptarse para aprovechar las oportunidades que le pueden otorgar a Argentina un rol protagónico dentro de la industria automotriz mundial, como lo supo tener en el siglo pasado.

## II- CONTEXTO PAIS

### A- Demografía de Argentina

De acuerdo a estimaciones a Junio 2011 la Republica Argentina tiene una población de 42 millones de habitantes (registrando una tasa de crecimiento poblacional de 14% con respecto al año 2000), con una extensión territorial continental de 2,8 Mkm<sup>2</sup>.

Argentina está dividida en 23 provincias y una ciudad autónoma, Buenos Aires es la capital de la Nación y sede del gobierno federal. La densidad media es de 15 habitantes/ km<sup>2</sup> concentrándose principalmente en:

- Provincia de Buenos Aires (39%)
- Córdoba (8%)
- Santa Fe (8%)
- Ciudad autónoma de Buenos Aires (7%)
- Mendoza (4%)

### B- Demografía de Brasil

La Republica Federativa del Brasil, de acuerdo a estimaciones a Junio de 2011 tiene una población de 203 millones de habitantes (registrando una tasa de crecimiento poblacional de 19% con respecto al año 2000), con una extensión territorial continental de 8,5 Mkm<sup>2</sup>.

Brasil está dividido en 26 estados federados más el distrito federal donde se encuentra su capital Brasilia La densidad media es de 23,9 habitantes/ km<sup>2</sup> concentrándose principalmente en:

- San Pablo (6%)
- Rio de Janeiro (3%)
- Salvador (2%)
- Brasilia (2%)
- Fortaleza (2%)

De lo anterior se desprende que la población de Brasil quintuplica a la Argentina, tiene una tasa de crecimiento poblacional mayor y la triplica en superficie territorial. Otro punto interesante a resaltar es la densidad poblacional, mientras la población de Argentina está muy concentrada en pocas provincias, Brasil tiene una distribución más pareja entre todos sus estados federados.

### III- ECONOMIA ARGENTINA

#### A- Principales actividades, evolución PBI, población y tasa de desempleo

La economía de Argentina se beneficia de enormes recursos naturales, una población sumamente alfabetizada, un sector orientado a la exportación agrícola y una base industrial diversificada. Sin embargo, sus resultados económicos han sido muy desiguales a lo largo de la historia. A principios del siglo XX era uno de los países con mejores perspectivas del mundo, pero a lo largo de los años ha atravesado diversas adversidades y crisis que influyeron negativamente en la economía del país. En la actualidad, la República Argentina es considerada como una de las principales economías emergentes. A su vez, por su dimensión económica y experiencia en crisis económicas, forma parte del G-20 (grupo de los 20 países industrializados y emergentes).

La producción de alimentos agropecuarios es, tradicionalmente, uno de los puntales de la economía argentina, principalmente la producción de granos (cereales y oleaginosas), que juntos constituyen la primera exportación del país. En particular la cadena de la soja en conjunto (porotos, semillas, aceite, pellets, harina y biodiesel) es, junto a la cadena del petróleo, la base de la actividad exportadora. El segundo producto de exportación argentino es el petróleo, el gas natural y los productos petroquímicos, responsables de un 20% del total.

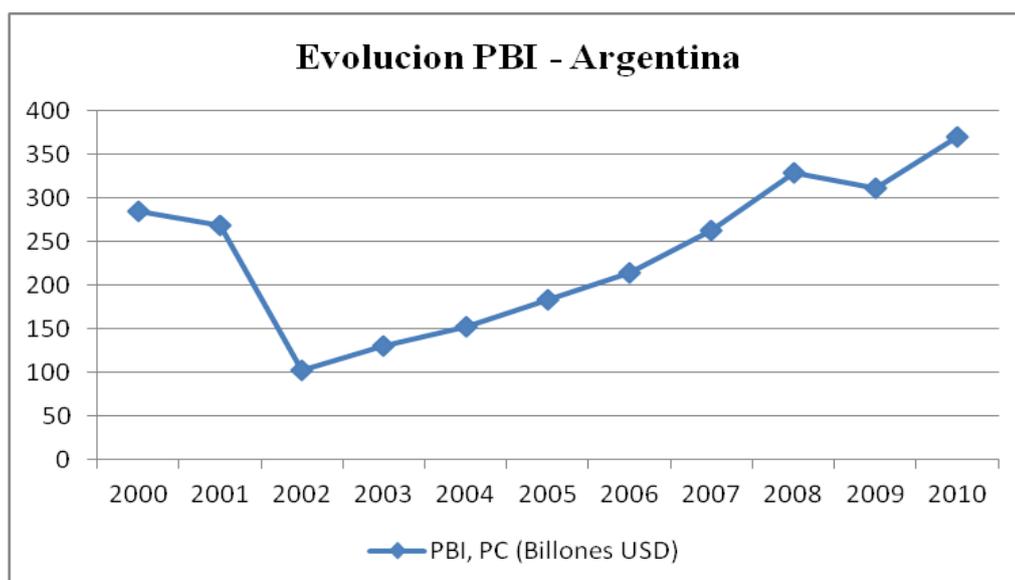
La industria manufacturera argentina es el sector que más valor aporta al PIB, con un 23% del total (2005). El sector industrial manufacturero también es uno de los sectores principales de generación de empleo (junto con el comercio y el sector público), con 12% según el Censo de 2001. Por su parte la industria de la construcción aporta el 5% del PIB (2005) y ha sido la principal impulsora de la recuperación del empleo después de 2002 y 2003. A partir de 2003 la industria ha tenido un proceso de revitalización competitiva, movido principalmente por la política económica de dólar alto. Aunque la actividad industrial está mayormente orientada a sustituir importaciones, la industria de los automotores aporta el 7% de las exportaciones, mientras que el sector siderúrgico aporta el 3% del total. Otros sectores industriales importantes son el textil y calzado, alimentario, químico, papeler, maderero y cementero. En el caso particular del sector industrial alimentario, en los últimos años se han desarrollado, en muchas provincias, economías de tipo agroindustrial, mediante la creación de industrias de procesado y envasado, sobre todo de productos frutícolas, hortícolas, lácteos, vitivinícolas y cárnicos.

El Gran Buenos Aires es aún el área industrial más importante del país, donde se concentra la mayor parte de la actividad fabril de la Argentina. Otros centros industriales importantes existen

en Córdoba, Rosario, Tucumán y Mendoza, San Luis y Tierra del Fuego, muchos de ellos fomentados para descentralizar la industria.

<b>EVOLUCION PBI ARGENTINA</b>											
<b>Detalle</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PBI, PC (Billones USD)	284	269	103	130	153	183	214	262	328	310	370
Evolución (%)		-5,4	-61,8	26,1	18,1	19,6	17,0	22,5	25,2	-5,4	19,2
PBI per cápita, PC (USD)	7.733	7.241	2.738	3.421	4.003	4.742	5.492	6.659	8.256	7.733	9.131
Evolución (%)		-6,4	-62,2	24,9	17,0	18,5	15,8	21,3	24,0	-6,3	18,1
Población (Millones)	36,8	37,2	37,5	37,9	38,2	38,6	39,0	39,4	39,7	40,1	40,5
Tasa desempleo (%)	17,1	19,2	22,5	17,3	13,6	11,6	10,2	8,5	7,9	8,7	7,8

La economía Argentina creció un 94 por ciento entre los años 2002 y 2011, de acuerdo a proyecciones de fin de año del Fondo Monetario Internacional (FMI), mientras parte del crecimiento se debe a la recuperación luego de la crisis. Este es el crecimiento más rápido durante este período para el hemisferio occidental, y una de las mayores tasas de crecimiento del mundo. Su crecimiento se compara favorablemente a otras economías prósperas de la región, como Brasil, que alcanzó menos de la mitad del crecimiento que sostuvo Argentina durante el mismo periodo.



## **B- Inflación**

En los últimos años, Argentina se vio inmersa en un proceso inflacionario que se configuró como el principal problema de una macroeconomía que muestra fortalezas en el resto de las variables. En efecto, con la implementación desde 2003 de un modelo de tipo de cambio competitivo y estable, Argentina se embarcó en un proceso de crecimiento económico sostenido: el producto creció a una tasa anual promedio de 7,3%, se crearon más de 5 millones de puestos de trabajo, permitiendo la recuperación de los salarios reales y con ellos del mercado interno, la deuda externa dejó de ser una problemática y se acumularon más de 50 mil millones de dólares en reservas del Banco Central. En este contexto, es fundamental aclarar que la situación macroeconómica dista mucho de asemejarse a la vivida durante la convertibilidad. Pese a esto, en los últimos años la problemática inflacionaria comenzó a amenazar la sustentabilidad del proceso.

La configuración macroeconómica de la post-convertibilidad tuvo su primer episodio inflacionario en 2002, con la ruptura de la paridad 1 peso 1 dólar. La devaluación rondó 250%, aunque la inflación de dicho año fue sólo de 41%. Esto fue producto de que sólo aumentaron los precios de los bienes transables (aquellos bienes que se exportan o que compiten con lo importado, en general industriales y primarios) mientras que las tarifas de los servicios públicos y los salarios (los otros dos componentes del IPC) permanecieron congelados.

La feroz crisis económica que generó el colapso de la convertibilidad dejó como resultado la desocupación masiva de la mano de obra (26,6% de la población económicamente activa) y la ociosidad de gran parte de la capacidad productiva de las fábricas. En efecto, la Utilización de la Capacidad Instalada tocó el piso de 55,7% durante 2002, para luego recuperarse sostenidamente, ubicándose en torno al 75% promedio entre 2007 y 2010.

El hecho de que existiese capacidad productiva ociosa permitió el acelerado crecimiento del PIB entre 2003 y 2006 pese a la ausencia de grandes inversiones nuevas. Los márgenes de rentabilidad empresarial conseguidos con el cambio de precios relativos de la salida de la convertibilidad, fueron la fuente más importante de financiamiento de las empresas, ante la casi nula capacidad de obtener créditos productivos a tasas y plazos razonables. Hacia mediados de 2006 empezaron a aparecer ciertos factores que agudizaron la dinámica inflacionaria. El primer hecho destacable fue el cuello de botella alcanzado en la generación energética, producto de que

el incremento de la oferta no llegó a acompañar al fenomenal aumento de la demanda. Esto provocó tensiones en las tarifas de los servicios públicos, y algunas restricciones y cortes de suministro que perjudicaron ciertos sectores productivos.

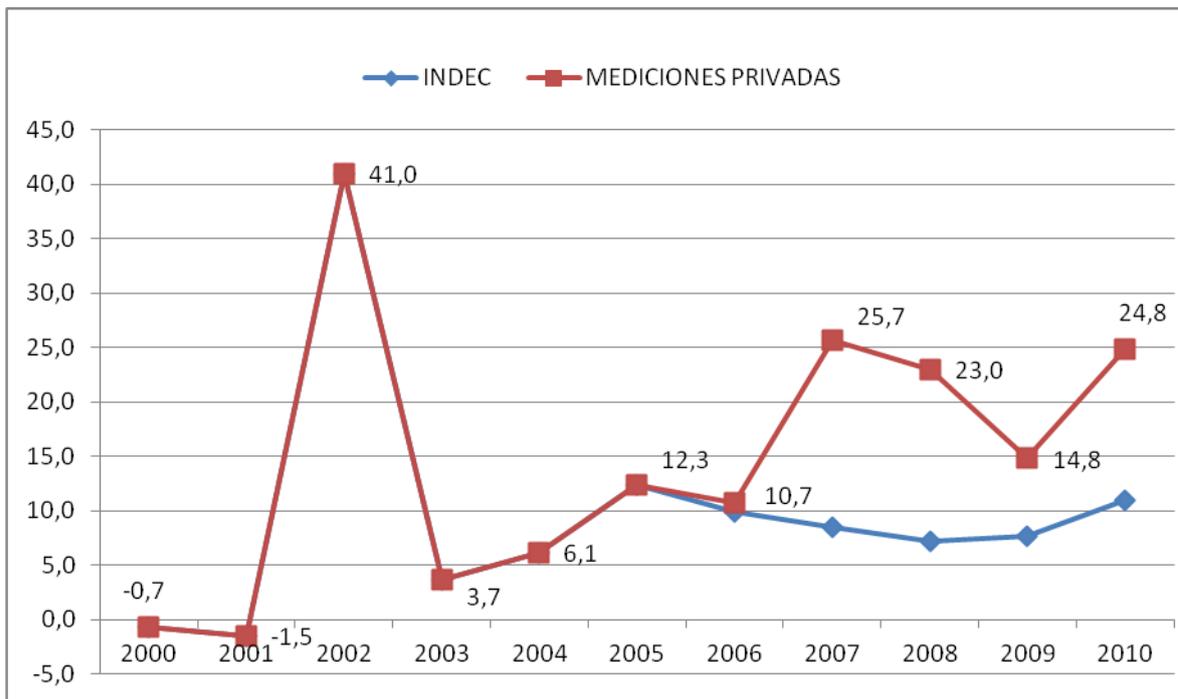
En segundo término, ya para el bienio 2006 y 2007 y ante la relativa ausencia de nuevas grandes inversiones, se llegó a límites en la capacidad instalada de algunos sectores de insumos difundidos, como petroquímicos, combustibles, celulosa y papel, y siderurgia. La ausencia de dichas inversiones generó presiones de la demanda en esos rubros, que como en su mayoría son monopólicos (por la propia naturaleza del proceso productivo), no tuvieron mayores inconvenientes en aumentar los precios. Lo mismo hicieron otros actores concentrados en el rubro de comercialización, lo que aceitó la escalada de los precios.

En tercera instancia, y uno de los factores más importantes para explicar la dinámica inflacionaria argentina, fue el aumento persistente de los precios internacionales de los commodities que tuvo lugar desde fines de 2006, y que se agudizó en 2008. La mayor demanda de dichos productos por parte de China e India, y por la entrada de capitales especulativos en busca de rentabilidad, generó una burbuja en los precios de productos agropecuarios (soja, trigo, maíz, carne, girasol, arroz entre otros), insumos difundidos (acero, aluminio, cobre) y combustibles (petróleo y gas, principalmente).

A partir del año 2006 las consultoras privadas comenzaron a tener diferencias entre la inflación oficial (INDEC) y la calculada por ellas, siendo esta última mayor a la oficial. Si bien el INDEC niega que existan diferencias, los analistas encuentran las siguientes razones:

- ✓ Pueden disminuir las expectativas de inflación, lo que disminuye la inflación real.
- ✓ El gobierno puede defenderse de las críticas aduciendo que la inflación en Argentina no es alta. Adicionalmente, paga menos intereses por sus bonos atados al CER.
- ✓ Los contratos de algunos servicios públicos incluyen ajustes de precios de acuerdo con lo que publique el INDEC, por lo que el INDEC disminuiría indirectamente estos precios.
- ✓ También es un número clave al negociar salarios en las convenciones colectivas, dejando en mejor posición a los empleadores para aumentar menos los salarios.

En el siguiente grafico vemos ambas medidas de la evolución inflacionaria (**Fuente INDEC**):



### C- Evolución tipo de cambio ARS/ USD

Durante la gestión de Domingo Cavallo en el Ministerio de Economía, se sancionó la Ley de Convertibilidad (Marzo de 1991). Esta norma consistía en que el Banco Central estaba obligado a respaldar la moneda argentina con las reservas, de tal forma que un dólar estadounidense equivaliera a un Peso convertible. Esas nuevas políticas lograron una estabilidad económica con una baja inflación, este paisaje económico logró atraer algunas inversiones extranjeras, produciendo un crecimiento del PBI, pero por el otro lado, el PBI industrial bajaba, y la economía se primarizaba.

La estabilidad económica generó un ambiente en la población argentina de bienestar, pero disminuía la demanda de trabajo, a causa de esto, se cerraron muchas fábricas y establecimientos industriales, las industrias también quebraban a causa de los baratos productos que se importaban de China. El aumento del desempleo se debió cubrir con subsidios (llamados planes Trabajar), aumento de la asistencia social y de otros programas sociales.

En algunos casos las privatizaciones a los servicios públicos produjeron mejoras en el servicio, como la electricidad y telefonía, pero no por mucho tiempo. Sin embargo, en otras áreas el

impacto fue destructivo, como fue el caso de los ferrocarriles. Las privatizaciones trajeron 40.000 millones de dólares al tesoro nacional. Cuando más se acercaba el final del segundo mandato de Menem, más se deterioraba la situación económica del país, y se hacía más insostenible. El desempleo, producto de la des-industrialización produjo un desempleo del 19%, las fábricas siguieron cerrado, y las empresas siguieron quebrando, a causa de la economía debilitada.

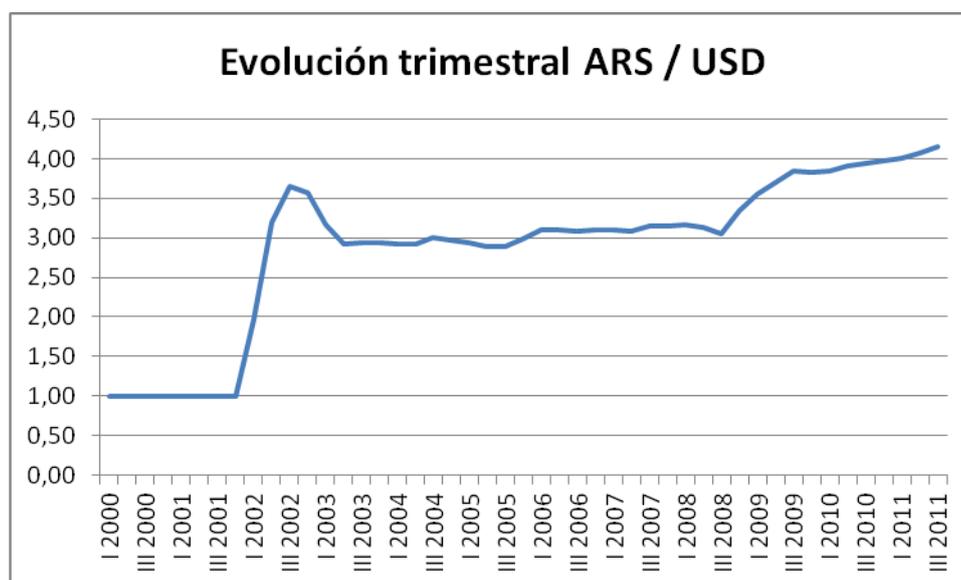
La crisis entro en su fase más aguda el 2 de enero de 2002 con la elección por parte de la Asamblea Legislativa de Eduardo Duhalde, del Partido Justicialista, como presidente provisional. La deuda externa argentina entró en suspensión de pagos durante el breve gobierno de Adolfo Rodríguez Saá, y el gobierno de Duhalde devaluó el peso dando fin a la Ley de convertibilidad. Por medio de una fuerte devaluación de la moneda local, el país comenzó a poner en práctica una nueva política de industrialización por sustitución de importaciones, aumento de exportaciones y superávit fiscal. Hacia finales de 2002, la economía empezó a estabilizarse. En 2003 fue elegido presidente Néstor Kirchner por el Frente para la Victoria (un partido escindido del Partido Justicialista). Durante su presidencia se nacionalizaron algunas empresas privatizadas y se registró un aumento considerable del PIB, además de una disminución del desempleo, basada en parte en la creación de puestos de trabajo genuinos arrastrados por la reactivación del sector agropecuario, el complejo agroindustrial y los sectores industrial y de la construcción, y reduciendo progresivamente los subsidios y planes sociales creados en 2002; al tiempo, regresaba la inflación.

Tras la fuerte devaluación, el dólar de 2003 era caro, los salarios pasaron a ser muy bajos en esa moneda, y la industria se volvió competitiva. El contexto internacional cambió:

- 1) Los shocks internacionales desaparecieron durante los cinco años siguientes hasta la crisis subprime de 2008;
- 2) EE.UU. abandonó el dólar fuerte;
- 3) China se convirtió en la fábrica del mundo, demandando nuestros commodities y elevando sus precios a niveles récord;
- 4) Brasil dejó revaluar su moneda, contrariando su propia historia, lo cual benefició nuestra balanza comercial con aquel país.

La inflación ha aumentado fuertemente desde 2007, llegando al alza más reciente de 27 por ciento a comienzos del 2011 – de acuerdo a fuentes no-oficiales – antes de volver a caer un poco. Esto sí es un problema para la economía, pero lo que cuenta para el bienestar de la mayoría de la población es el crecimiento real de ingresos, el empleo y la distribución de ingresos. De acuerdo a estas medidas de bienestar, parece que el gobierno ha tomado la decisión correcta al no tratar de contrarrestar la inflación en lugar del crecimiento económico. Sin embargo, la inflación a este nivel puede afectar el crecimiento y el empleo por medio del tipo de cambio. Si el tipo de cambio nominal está fijo, o si no se deprecia lo suficiente como respuesta a la inflación, la moneda nacional se sobrevalúa en términos reales.

En Argentina se mantuvo un tipo de cambio competitivo que favoreció el crecimiento y las exportaciones industriales, pero no se siguió una política fiscal acorde con la política cambiaria, lo que contribuyó a generar presiones inflacionarias. Por otra parte, no se desarrollaron políticas sectoriales o exportadoras significativas. El resultado fue un alto crecimiento pero con inflación, y una competitividad industrial muy dependiente del tipo de cambio.



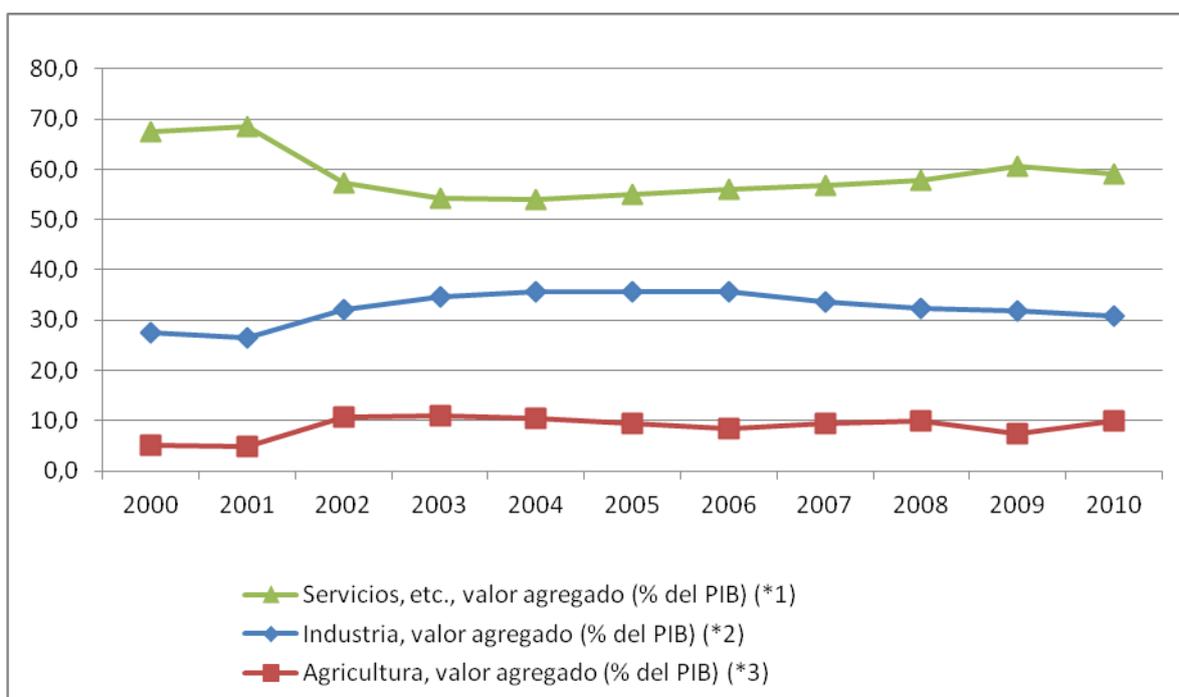
(Fuente: CEI en base a fuentes nacionales, FMI y OANDA.com)

## D- Estructura del PBI

La producción de alimentos agropecuarios es, tradicionalmente, uno de los puntales de la economía argentina, principalmente la producción de granos (cereales y oleaginosas), que juntos constituyen la primera exportación del país. En particular la cadena de la soja en conjunto (porotos, semillas, aceite, pellets, harina y biodiesel) es, junto a la cadena del petróleo, la base de la actividad exportadora. Por su parte la ganadería bovina, que aporta la materia prima para la industria de la carne, es un sector de gran importancia, aunque en los últimos años, los cultivos de soja la han ido desplazando a tierras de menor valor. La carne vacuna es el principal componente de la dieta de la población.

El sector industrial manufacturero también es uno de los sectores principales de generación de empleo (junto con el comercio y el sector público). A partir de 2003 la industria ha tenido un proceso de revitalización competitiva, movido principalmente por la política económica de dólar alto. Aunque la actividad industrial está mayormente orientada a sustituir importaciones, la industria automotriz aporta el 7% de las exportaciones, mientras que el sector siderúrgico aporta el 3% del total. Otros sectores industriales importantes son el textil y calzado, alimentario, químico, papelerero, maderero y cementero.

### Evolución estructura PBI



(Fuente: Banco Mundial)

(\*1) Incluyen el valor agregado en el comercio al por mayor y al por menor (que abarca hoteles y restaurantes), transporte y servicios de la administración pública, financieros, profesionales y personales como educación, atención médica y actividades inmobiliarias.

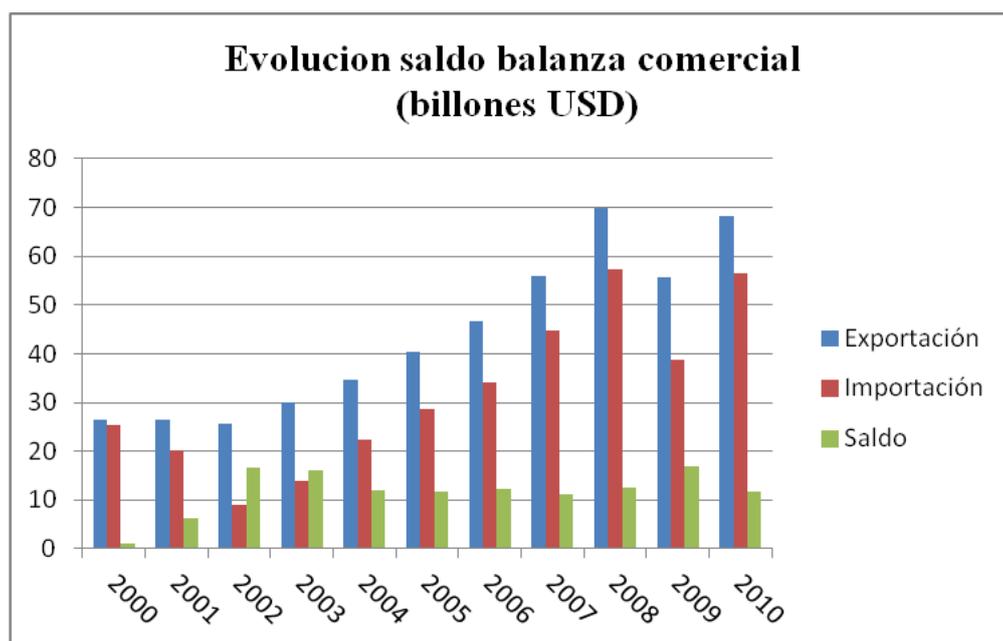
(\*2) Comprende el valor agregado en explotación de minas y canteras, industrias manufactureras, construcción, y suministro de electricidad, gas y agua.

(\*3) Incluye la silvicultura, la caza y la pesca, además del cultivo de cosechas y la cría de animales.

## E- Comercio exterior

Luego de la salida de la convertibilidad, las exportaciones argentinas -tanto agropecuarias como industriales- manifestaron un importante incremento (casi triplicando el valor de 2001 de 26.500 millones de dólares), acompañado por un favorable contexto económico internacional que le permitió llegar a nuevos destinos y sostener una balanza comercial superavitaria. Si bien los destinos más importantes son el Mercosur, la Unión Europea y el NAFTA, el intercambio comercial en destinos como China, Rusia o la India, entre otros dio como resultado de una mayor inserción del país en el mercado mundial.

Este ciclo fue muy particular, ya que se caracterizó, al contrario de los 90', por tener un tipo de cambio flexible, que fue depreciándose ante el dólar año tras año, una balanza comercial con saldo positivo y un fuerte aumento del comercio con el resto del mundo.



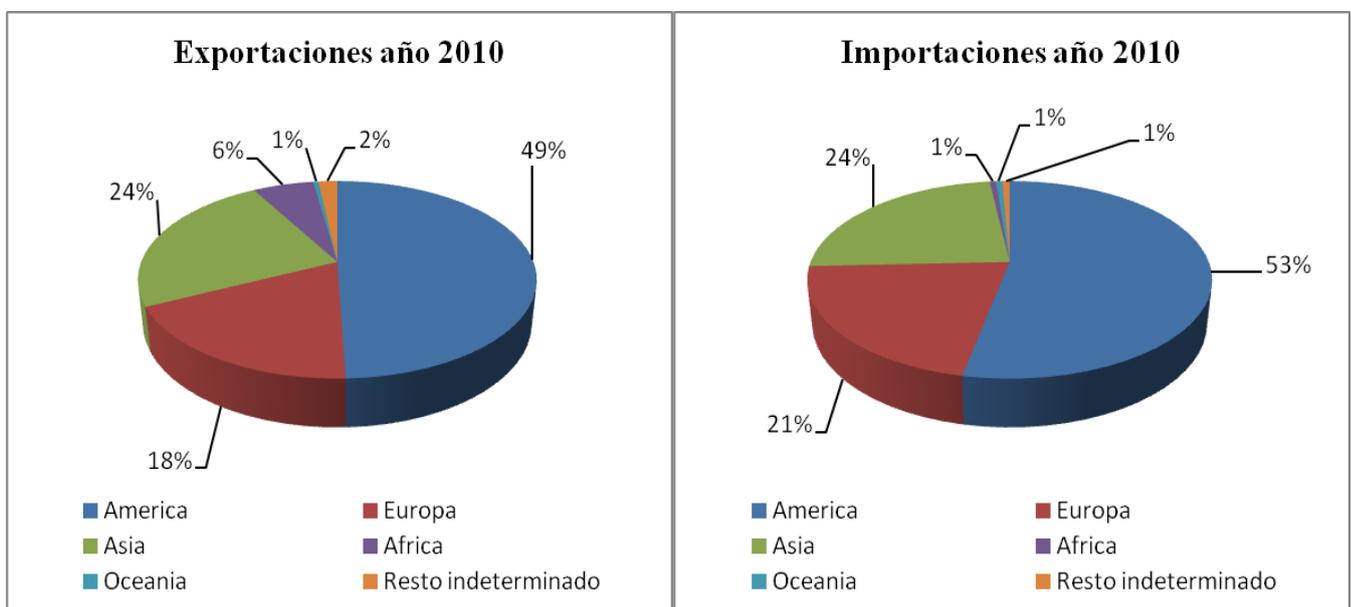
(Fuente: INDEC)

Las variaciones del 2009 con respecto al 2008, tanto en las exportaciones como en las importaciones se dieron por varios motivos:

La disminución en las exportaciones se debió principalmente por una fuerte baja en la actividad de los principales países del mundo, que fue generada por la crisis desatada en los Estados Unidos y posteriormente en Europa a causa de la quiebra masiva de bancos y grandes empresas. Se le suma un año con muchas complicaciones en las cosechas y por ende menos toneladas para exportar.

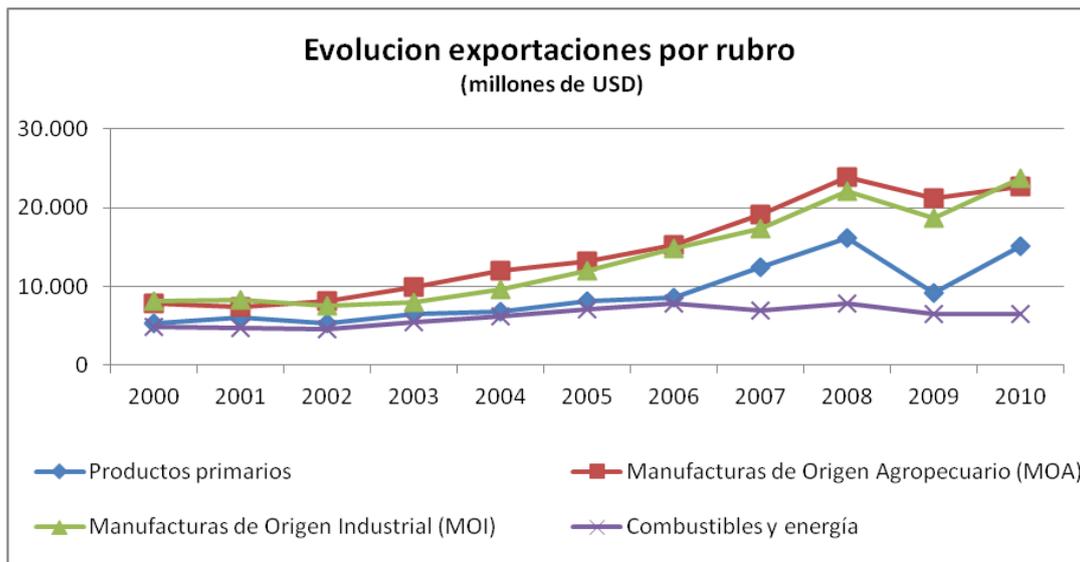
La contracción en las importaciones, en cambio, se debió en primer lugar a la disminución de la actividad local y además a una política proteccionista que aplicó el Gobierno de los Kirchner para que el nivel de importaciones no supere al de exportaciones y no padecer un déficit gemelo, que conllevaría mayores problemas fiscales.

El incremento en el comercio se dio con los países de todos los continentes, pero podemos ver en la tabla siguiente que el destino principal sigue siendo y de manera muy pronunciada, el continente americano, especialmente los países del MERCOSUR, seguido por los países del NAFTA y luego el resto de los países de América.



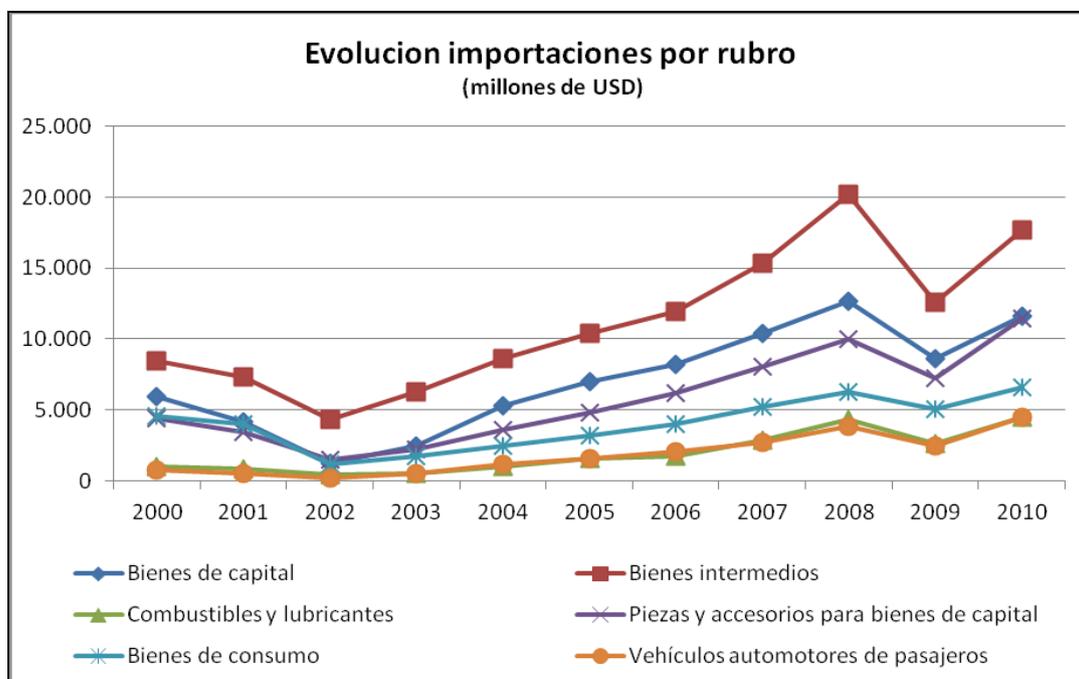
(Fuente: INDEC)

Las exportaciones de Argentina son principalmente del tipo agrícola. Productos de soja (los granos, aceite, entre otros) y cereales (principalmente Trigo y Maíz). El área petro-química ocupa también un lugar importante. Petróleo y gas natural ocupan más de tres cuartos del área petroquímica, mientras que otros productos petroquímicos ocupan una parte más pequeña.



(Fuente: INDEC)

La composición de las importaciones del año 2010, se basa por orden de importancia en bienes intermedios (31%), bienes de capital (21%), piezas y accesorios para bienes de capital (20%), bienes de consumo (12%), vehículos automotores de pasajeros (8%) y combustibles y lubricantes (8%). Estas provienen principalmente de Brasil (principal socio comercial), Estados Unidos, Alemania, Italia, Japón y España.



(Fuente: INDEC)

## IV- ECONOMIA DE BRASIL

### A- Principales actividades, evolución PBI, población y tasa de desempleo

La economía de Brasil es la más rica de América Latina, la segunda de toda América y, séptima a nivel mundial según el FMI. Según las estimaciones del FMI, Banco del Sur y el Banco Mundial, la economía de Brasil en las décadas siguientes, debe estar entre las cuatro mayores potencias del mundo, junto a China, Estados Unidos y la India.

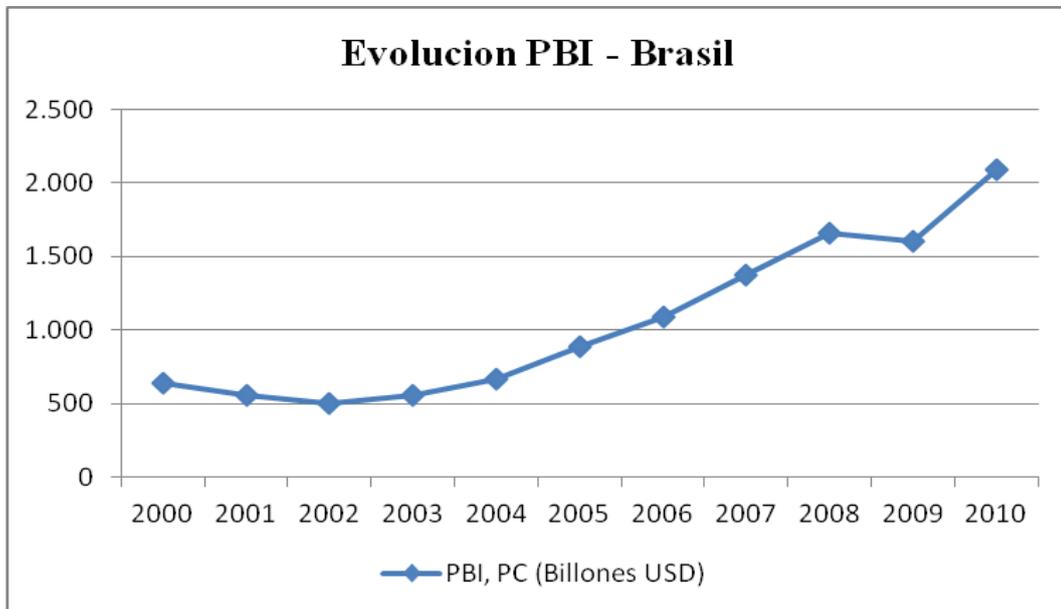
En los últimos años, Brasil ha sido uno de los mayores beneficiarios del dinámico crecimiento mundial y ha acumulado riqueza exportando minerales, petróleo, carbón, carne de res y soja a Europa y Asia. La popularidad de Lula da Silva también subió a medida que el país creaba multimillonarios y, al mismo tiempo, expandía los programas de asistencia social para los pobres.

El PIB medido en valor nominal ocupa la 8ª posición a nivel mundial (2007). Pero si este se mide en paridad por poder adquisitivo, la brasileña se convierte en la 6ª economía del planeta (datos del 2008). Los mayores socios de Brasil son la India, México, Argentina, Mercosur, Estados Unidos, China y la Unión Europea.

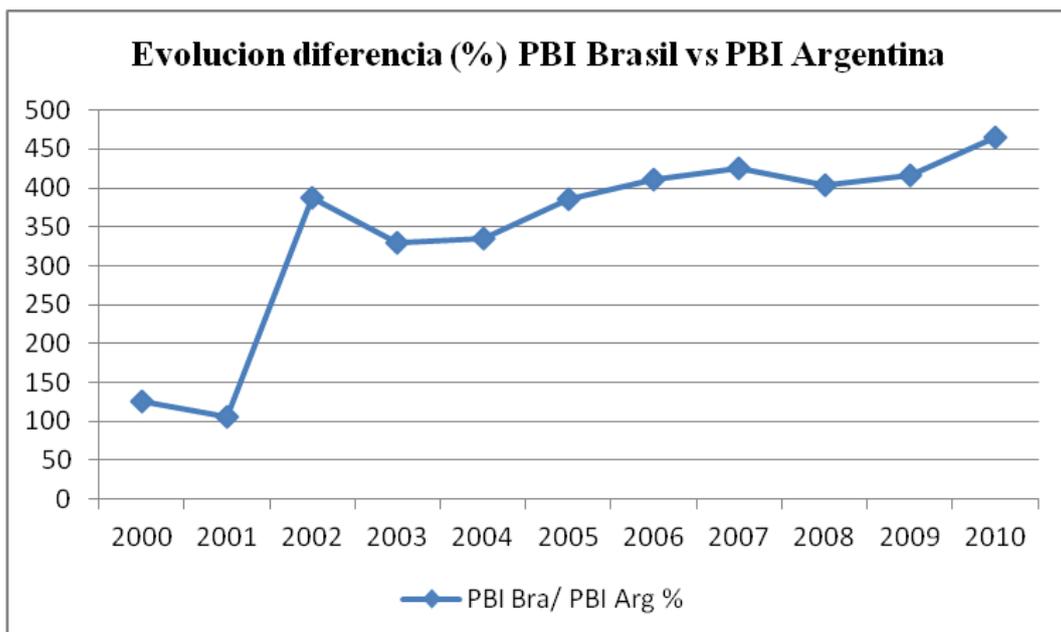
<b>EVOLUCION PBI BRASIL</b>											
<b>Detalle</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PBI, PC (Billones USD)	642	553	500	556	666	890	1.093	1.378	1.655	1.601	2.090
Evolución (%)		-13,9	-9,5	11,0	19,8	33,7	22,9	26,0	20,1	-3,3	30,6
PBI per cápita, PC (USD)	3.751	3.180	2.836	3.104	3.665	4.832	5.893	7.345	8.729	8.360	10.816
Evolución (%)		-15,2	-10,8	9,4	18,1	31,8	21,9	24,6	18,8	-4,2	29,4
Población (Millones)	171,3	173,8	176,4	179,0	181,6	184,2	185,6	187,6	189,6	191,5	193,3
Tasa desempleo (%)	7,1	11,3	11,7	12,3	11,5	9,8	10,0	9,3	7,9	8,1	6,7

Brasil debido a su enorme población (más de 190 millones de habitantes), el descenso continuo de la pobreza, el aumento de las inversiones extranjeras y la rápida industrialización, ha hecho que se convierta junto a la China, la India y México, como un destino para inversiones. Durante el mandato de Lula Da Silva, Brasil acercó posturas con los países BRIC, para mejorar las

relaciones de estas superpotencias, ya que en su conjunto, este grupo posee más reservas que cualquier alianza comercial (a excepción de Tratado de Libre Comercio de América del Norte).



Comparando las evoluciones de PBI de ambos países durante la última década, es notorio como la crisis de 2001 vivida en Argentina ha generado un retroceso enorme en comparación con Brasil. A partir de 2003/2004 la diferencia se reduce pero aun así año a año Brasil ha crecido un poco más que la Argentina.

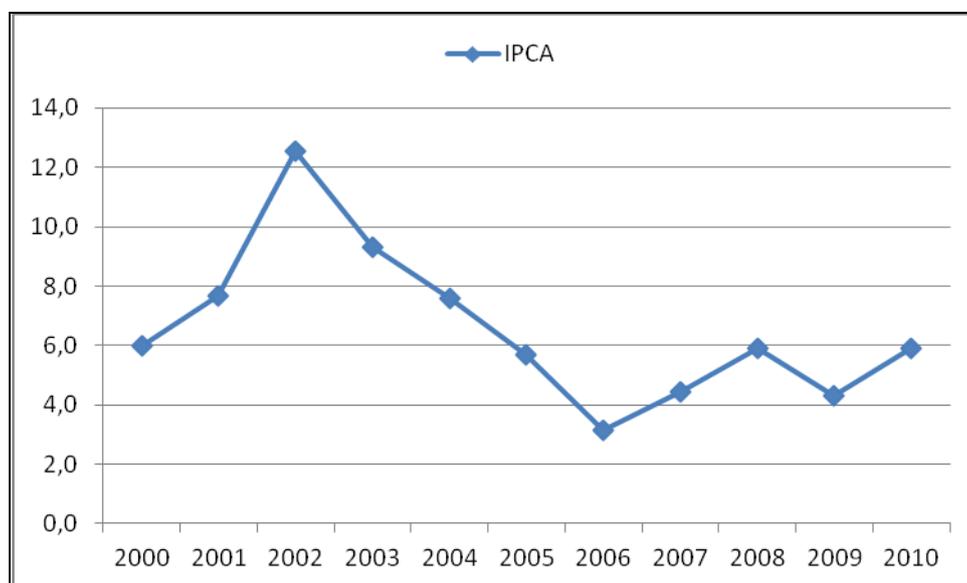


## B- Inflación

En Mayo de 1999 Brasil adoptó el régimen de metas de inflación como una manera de combatir el choque inflacionario que se originó en el colapso del régimen de tipo de cambio que existió desde 1995 hasta el 13 de enero de 1999.

La ley que creó el régimen de metas de inflación en Brasil establece que el Consejo Monetario Nacional (CMN) fije a mitad del año fiscal las metas para los próximos dos años. Por lo tanto el 30 de junio de 1999, el CMN decidió fijar una escala decreciente para las metas inflacionarias: 8% para 1999, 6% para 2000, 4% para 2001, con una banda de 2% para cada sentido.

El siguiente gráfico muestra la evolución inflacionaria de Brasil para el periodo 2000-2010:



(Fuente: IBGE)

En 2001, 2002 y 2003 las tasas de inflación permanecieron por encima de los límites superiores de las bandas preestablecidas debido, principalmente, a diversos choques internos y externos – tales como la crisis energética en Brasil en 2001, los efectos del 11 de septiembre de 2001, la crisis argentina de 2001- 2002 y la crisis de confianza con las elecciones presidenciales de 2002. La elevada tasa de inflación de 2003 ocurrió, en gran parte, por el efecto inercia de la inflación de 2002, a pesar de que se mantuvo la política económica conservadora de altas tasas de interés implementadas al inicio del gobierno de Lula da Silva.

En 2004 el IPCA se mantuvo apenas 0.4% abajo del límite máximo de la meta inflacionaria (8%), habiendo sido inflado por el alza de los precios administrados: un aumento de cerca de 10%, lo cual representó 29% de la alteración en el IPCA, o un equivalente a 2.04%. En 2005 la tasa de inflación disminuyó casi 2 puntos porcentuales en relación con el año anterior, permaneciendo dentro de los límites de tolerancia establecidos por el CMN en ese año. Los factores que influyeron en la reducción de la tasa de crecimiento de los precios (principalmente los precios libres de mercado) en 2005 fueron, entre otros, la expansión de la oferta de productos agrícolas (arroz, alimentos perecederos y granos de soja) y, primordialmente, la valorización cambiaria. En 2006 la inflación alcanzó su menor tasa de variación a lo largo de la serie histórica del régimen de metas de inflación debido, fundamentalmente, a la acentuada valorización del *real* frente a las principales monedas de convertibilidad. En 2007 hubo una ligera elevación de la tasa de inflación, sin embargo se mantuvo abajo de la meta. Una vez más, la valorización cambiaria explica el ‘desempeño’ de la inflación en el año referido. En 2008, después de haberse mantenido al inicio del año un poco por encima del límite superior de 6.5%, debido en gran parte a los choques de precio de las *commodities* agrícolas y del petróleo, la tasa de inflación terminó el año ligeramente abajo del valor referido.

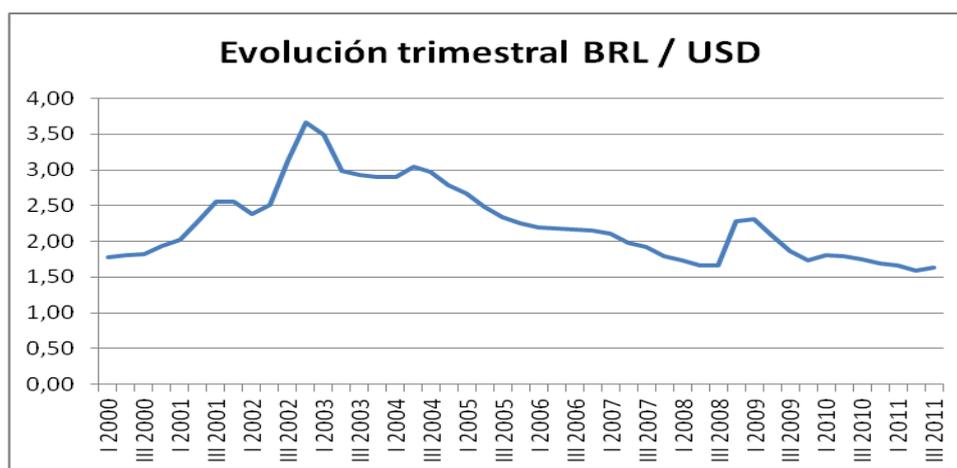
La inflación en Brasil alcanzó 4.31% en 2009, por debajo de la meta oficial establecida por el Gobierno y del nivel alcanzado el año anterior. El IBGE explicó en un comunicado que la inflación de 2008 se vio afectada por el fuerte aumento de precios de alimentos a lo largo de ese año, mientras que en 2009 su valor cayó e incidió en la reducción general del índice.

La inflación de 2010 en Brasil alcanzó 5.91%, la más alta de los últimos seis años. El Banco Central había estimado una inflación anual para 2010 de 4.5%, con un margen de variación de dos puntos porcentuales, pero el encarecimiento de los alimentos superó la meta.

## C- Evolución tipo de cambio BRL/ USD

Argentina y Brasil mantienen regímenes de tipo de cambio flotante, aunque con importantes diferencias: en el primer caso, un tipo de cambio competitivo, que contribuyó a la recuperación del crecimiento y produjo una expansión de la industria, aunque también una alta inflación debido a la inconsistencia de la política fiscal y a las presiones de apreciación real que provocó la mejora de los términos de intercambio. Brasil, en cambio, consolidó un sistema de flotación libre. Esto produjo una revalorización del real que fomentó el ingreso de capitales, pero también generó un crecimiento más lento.

En Brasil, la política monetario-cambiaria provocó –al menos hasta el estallido de la crisis internacional– una sobrevaluación del real que afectó las exportaciones, aunque el efecto fue compensado con programas de promoción sectorial y de exportaciones. El resultado de esa estrategia es una baja inflación, pero con un crecimiento modesto y un deterioro de la cuenta corriente.



(Fuente: IBGE)

Los efectos de la apreciación cambiaria no fueron más agudos porque la política monetaria fue compensada con amplias políticas de apoyo a la producción y las exportaciones. En el primer rubro, pueden mencionarse las acciones sostenidas desde hace años para el desarrollo petrolero, la política tecnológica implementada por la Empresa Brasileña de Investigación Agropecuaria (equivalente al Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria argentino) que contribuyó al desarrollo agrícola y ganadero, la política crediticia del Banco Nacional de Desarrollo (Bndes) y las medidas de promoción de inversiones implementadas por los gobiernos estatales. Brasil desarrolla también una fuerte promoción de exportaciones que incluye la coordinación de políticas entre diferentes sectores gubernamentales, el perfeccionamiento de los sistemas de reintegros impositivos, así como instrumentos públicos de financiación de exportaciones,

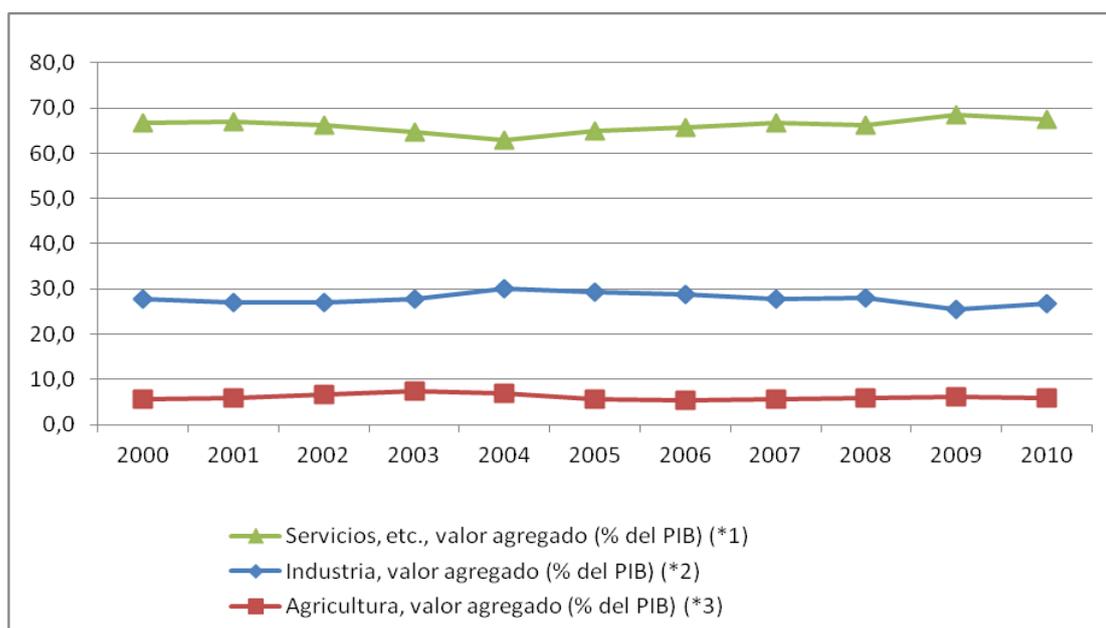
promoción comercial e identificación de factores sistémicos y regulatorios o de infraestructura que encarecen las exportaciones.

## D- Estructura del PBI

La economía brasileña (recientemente clasificada como “grado de inversión”) es diversa, y abarca la agricultura, la industria y un número variado de servicios. Actualmente el país ha conseguido imponer su liderazgo global gracias al desarrollo de su economía. La fuerza económica que ha demostrado se debe, en parte, al boom mundial en los precios de las commodities y de los mercados para su exportación, como la carne bovina y la soja. Las perspectivas de la economía brasileña también mejoraron gracias al descubrimiento de enormes reservas de petróleo y gas natural en la cuenca de Santos. Al convertirse en una potencia mundial en la agricultura y en recursos naturales, Brasil alcanzó su mayor auge económico de las últimas tres décadas.

En 2007, la agricultura y los sectores asociados, como la silvicultura, explotación forestal y pesca, contabilizaron el 6,1% del producto interno bruto, un desempeño que pone la agroindustria en una posición destacada en la balanza comercial, a pesar de las barreras comerciales y de las políticas de subsidios adoptadas por los países desarrollados. Según un documento publicado en 2010 por la OMS, Brasil es el tercer exportador más importante de productos agrícolas del mundo, sólo por detrás de Estados Unidos y la Unión Europea.

**Evolución estructura PBI** (Fuente Banco Mundial)

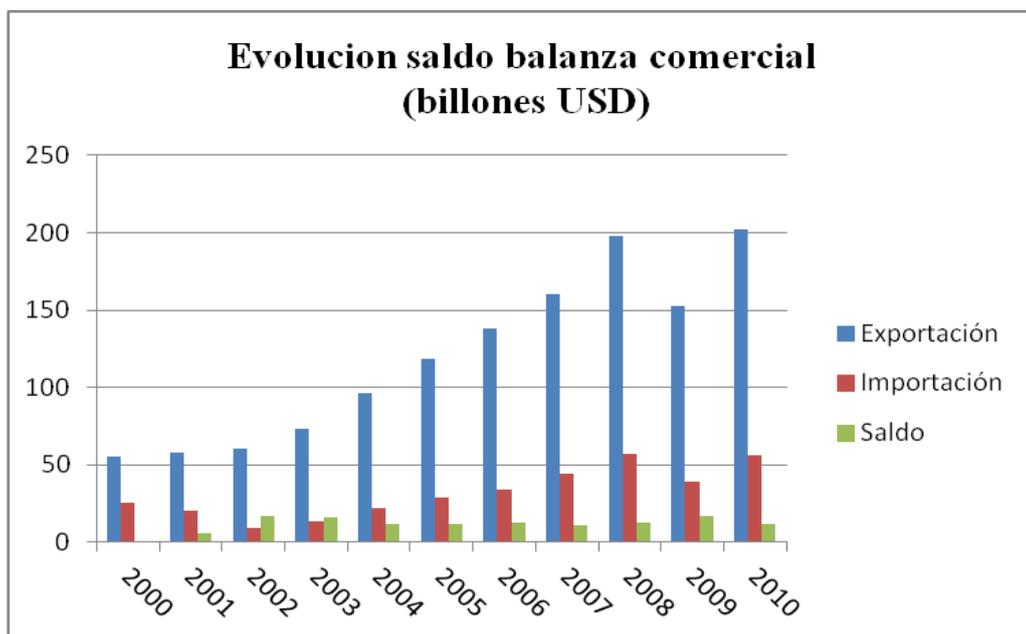


## E- Comercio exterior

En los últimos 10 años Brasil fue sucesivamente mejorando en sus relaciones económicas con el exterior, gracias entre otros a la gradual mejoría en la demanda y cotización de sus bienes exportados. Las exportaciones brasileñas comenzaron a crecer fuertemente desde el año 2000 en adelante, gracias a factores coyunturales y estructurales.

Entre los factores coyunturales aparece la desvalorización del real de 1999, la fuerte expansión del comercio internacional y el aumento sustantivo de los precios de las *commodities* agrícolas y mineras.

Entre los factores estructurales aparecen sucesivamente la mayor diversificación de las exportaciones brasileñas, tanto en el abanico de productos, como en el destino de estas, un mayor número de empresas exportadoras, un aumento de la competitividad de las empresas derivadas de la privatización de la economía y la liberalización comercial y un salto cuantitativo y cualitativo de las exportaciones del agro negocio brasileño.

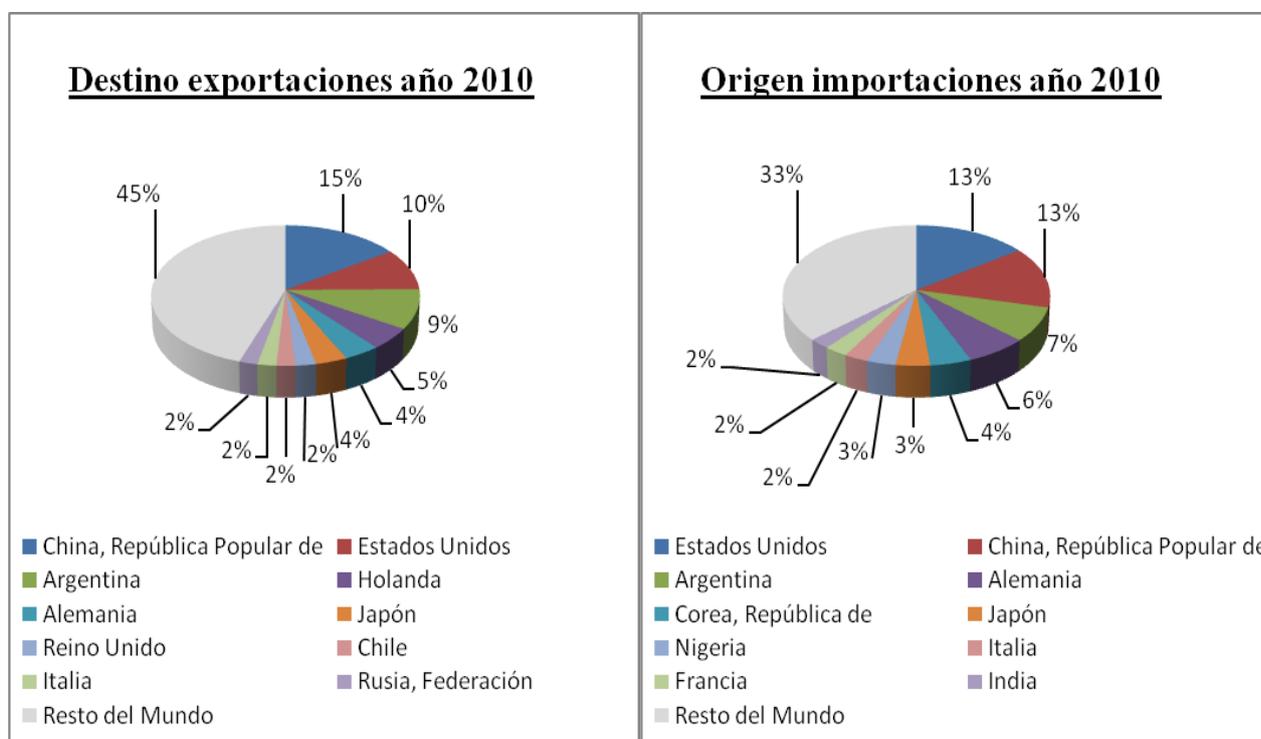


(Fuente: Ministerio desenvolvimiento, Industria y Comercio Exterior de Brasil – MDIC)

El esfuerzo exportador reciente estuvo asociado a la oportunidad de ocupación de capacidad productiva ociosa, pero también a economías de escala, aumento de productividad y adelantamiento tecnológico. Los programas de privatización (telecomunicaciones, minería, energía eléctrica, bancos, etc.) también permitieron un aumento considerable de la inversión

extranjera directa en el país. La industria automotriz inicio un proceso de internacionalización impulsado por la formación del Mercosur. En el inicio del crecimiento de la primera década del siglo XXI, las empresas extranjeras ampliaron sustancialmente las inversiones en el país, teniendo por objetivo garantizar la participación en el mercado interno en expansión y/ ó montar plataformas de exportación para los países latino- americanos.

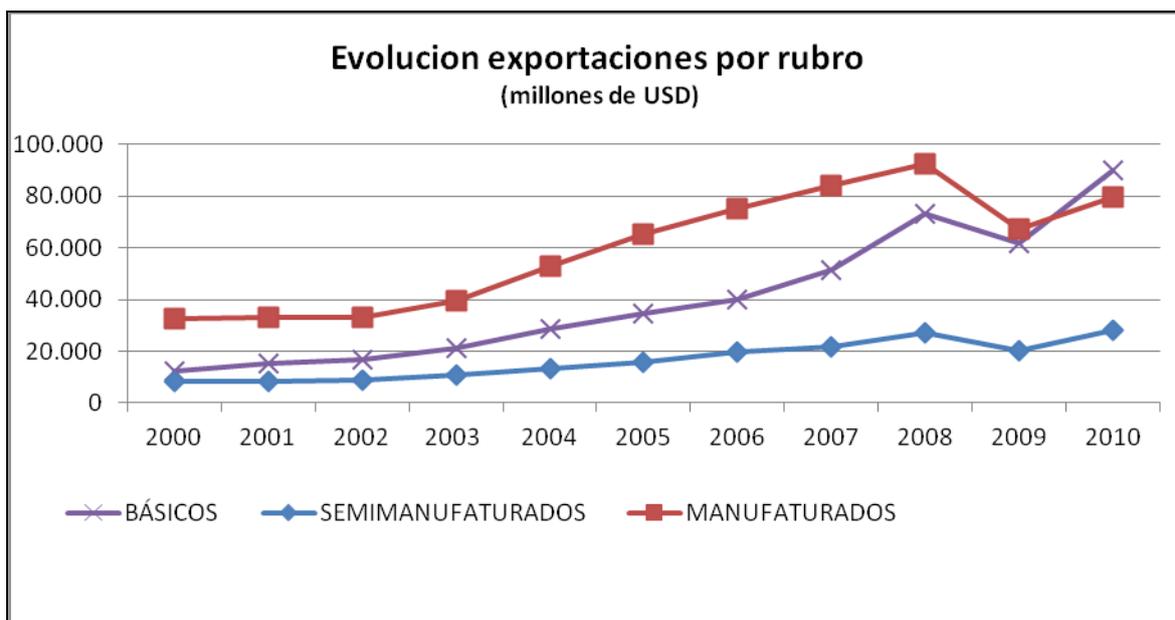
Por mercados de destino, se destacan las ventas a Asia, primer mercado comprador de productos brasileros.



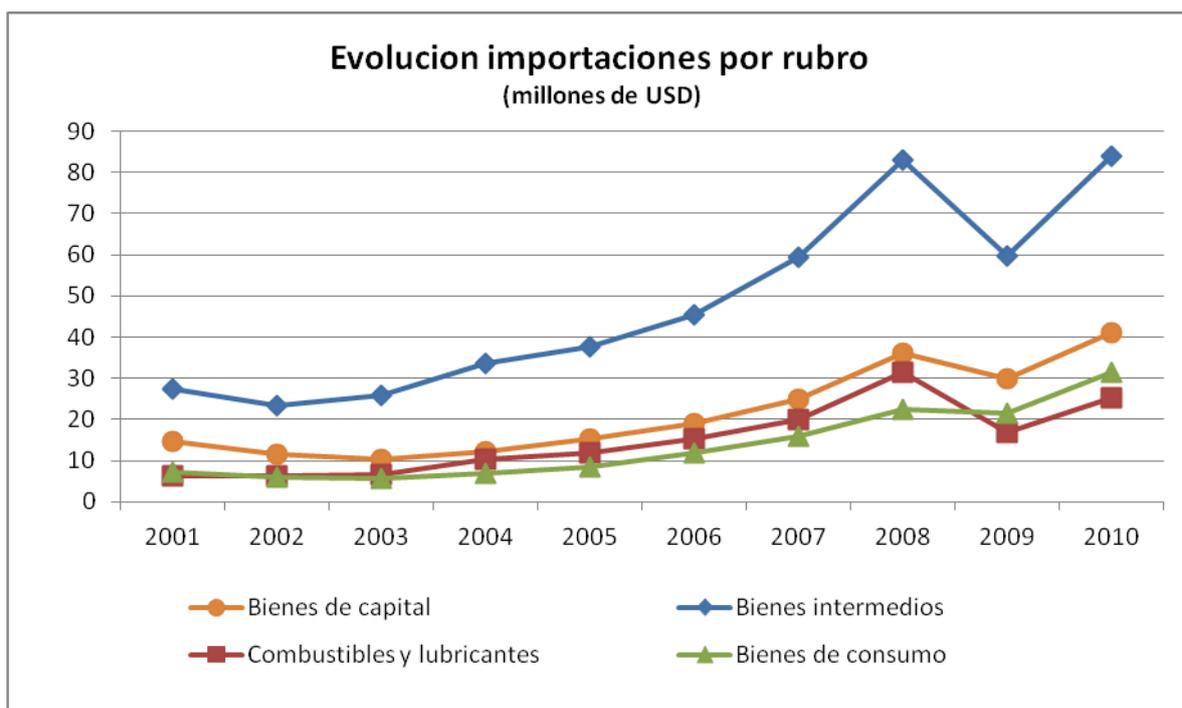
(Fuente: Scavage)

Los productos brasileños más exportados son: equipos de transporte, mineral de hierro, soja, calzado, café y automóviles.

Los productos extranjeros más importados por Brasil son: maquinaria eléctrica y equipos de transporte, productos químicos, petróleo y piezas de automóviles, así como electrónica.



(Fuente: Ministerio desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior de Brasil – MDIC)



(Fuente: Ministerio desenvolvimento, Industria y Comercio Exterior de Brasil – MDIC)

Del lado de las importaciones, las compras de materias primas y bienes intermedios representaron 46,2% de las importaciones totales de 2010, y las de bienes de capital, 22,6%. Demostrando que la pauta brasilera de importación está fuertemente vinculada a bienes direccionados a la actividad productiva. Las importaciones de bienes de consumo representaron 17,3% y las de combustibles y lubricantes 13,9%.

## V- INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

### A- Rol de la industria en el desarrollo económico de los países

La industria automotriz se encarga del diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de automóviles.

Los automóviles constituyen una tecnología liberadora para las personas alrededor del mundo. Permiten vivir, trabajar y jugar de modos que eran inimaginables un siglo atrás. Proveen acceso a los mercados, a la medicina y a los empleos. Casi todo viaje en automóvil termina en una transacción económica o en algún otro beneficio que mejora nuestra calidad de vida.

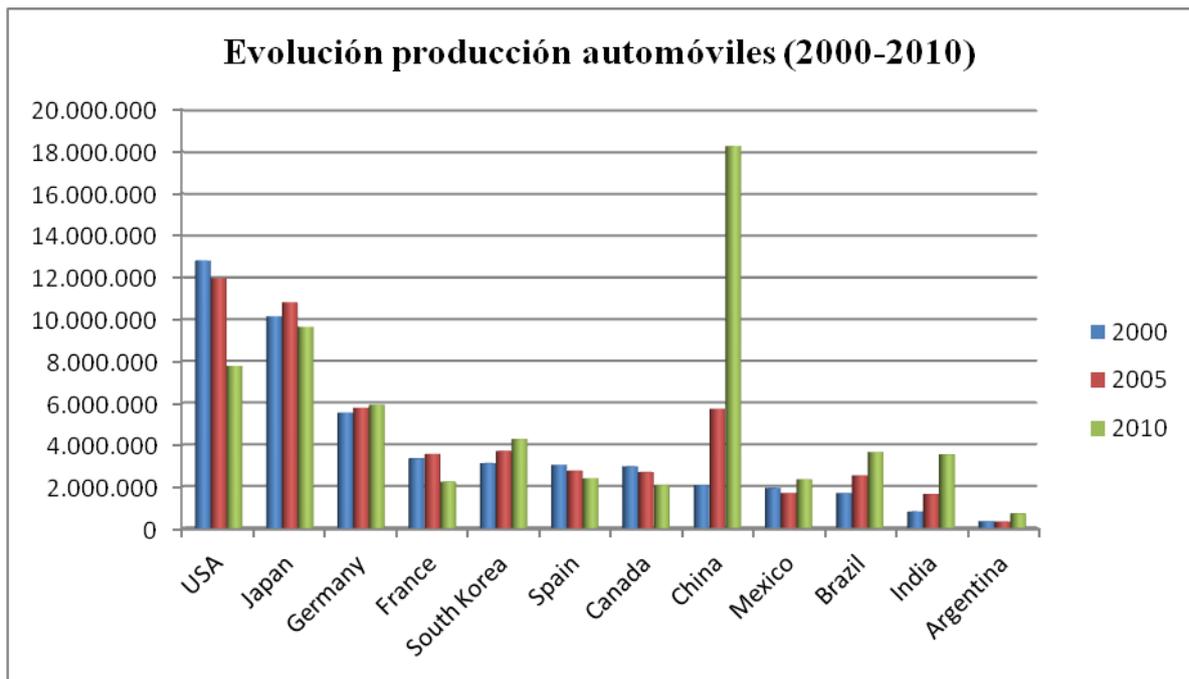
La industria automotriz global es un sector clave de la economía para los grandes países. Esta industria continúa creciendo, registrando un incremento del 30% a lo largo de la década pasada (1995-2005).

Producir 60 millones de vehículos requiere el empleo de alrededor de 9 millones de personas para fabricar los vehículos y las partes que llevan dentro. Esta cifra representa más de un 5 por ciento de la totalidad de empleo industrial en el mundo. Se estima que por cada empleo directo en una automotriz se mantienen indirectamente al menos otros 5 empleos indirectos en la comunidad, y así, más de 50 millones de empleos se generan gracias a la industria automotriz. Muchas personas son empleadas en industrias y servicios relacionados. Los autos se fabrican utilizando bienes de distintas industrias como, por ejemplo, acero, hierro, aluminio, plástico, alfombras, textiles, chips electrónicos, goma y otros.

De lo anterior se desprende la importancia de esta industria como base para el desarrollo industrial de las naciones, permitiendo la integración de todos los actores de la cadena social a través de la generación de empleo y profesionalización, elevando en última instancia la calidad de vida de todos los ciudadanos.

## B- Principales países fabricantes de automóviles

La participación de los países fabricantes de automóviles ha mostrado importantes cambios en los últimos años. El siguiente gráfico nos muestra cómo evolucionó la producción anual de automóviles entre los años 2000 y 2010 en los principales países productores (incluidos Argentina y Brasil por ser objeto del presente análisis).



(Fuente: OICA)

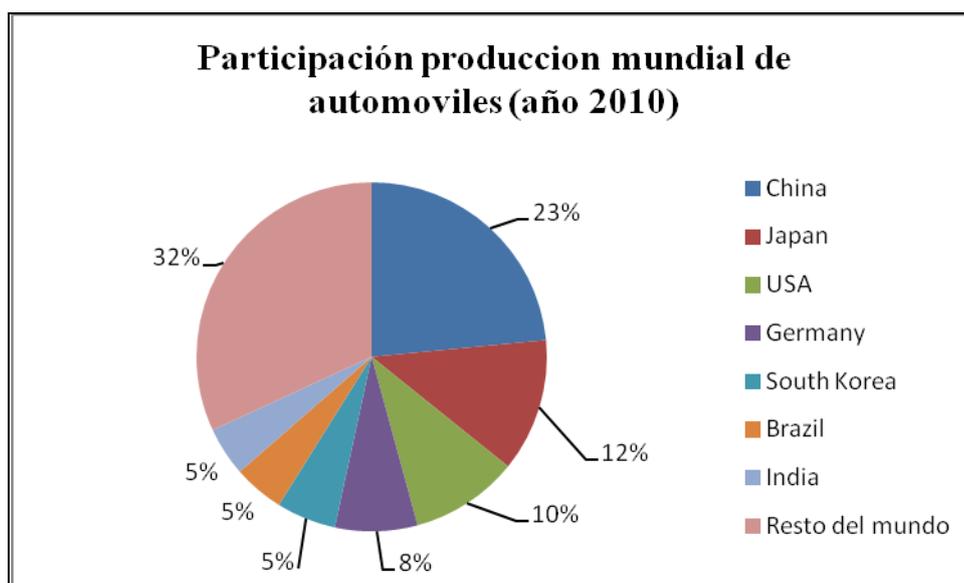
Es notorio como los países emergentes han incrementado año tras año su producción, siendo el caso más impactante es el de China, el cual paso de fabricar 2 millones de automóviles en el año 2000 a poco más de 18 millones en 2010. En menor escala pero también con aumentos importantes de producción están la India (3,5 veces), Brasil y Argentina quienes duplicaron sus volúmenes y más atrás vemos a Corea del Sur y México con aumentos menores al 50%.

Por otro lado y en contrapartida están los países desarrollados, quienes están enfrentando año tras año caídas en sus volúmenes de producción a expensas de los países emergentes. El caso de Estados Unidos es el más notorio, pasando de ser el líder mundial indiscutido durante muchos años a ocupar el 3° puesto luego de China y Japón, con una caída de la producción anual del 40% entre los años 2000 y 2010.

Francia, España y Canadá también están enfrentando importantes disminuciones, registrando una caída de alrededor del 30% en la última década.

Gran parte de la caída en la producción de los países desarrollados en la última década tiene su explicación en la crisis económica mundial de 2008-2009. La crisis ha golpeado principalmente a la industria automotriz estadounidense y, por extensión, a Canadá, debido al Acuerdo comercial de productos automotores, aunque también otros fabricantes de automóviles, particularmente en Europa y Japón, han sufrido la crisis.

Según informaciones de la OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) en el año 2010 se produjeron en el mundo cerca de 78 millones de automóviles concentrándose el 68% de la producción en los 7 países del siguiente grafico y el 32% restante en poco más de 35 países.



(Fuente: OICA)

## C- Principales grupos fabricantes de automóviles

En la siguiente tabla podemos ver los principales grupos fabricantes de vehículos de motor con una producción anual en el mundo mayor a 100.000 unidades y ordenados según volumen producido en el año 2009. La tabla está realizada a partir de los últimos datos extraídos de la OICA del año 2009.

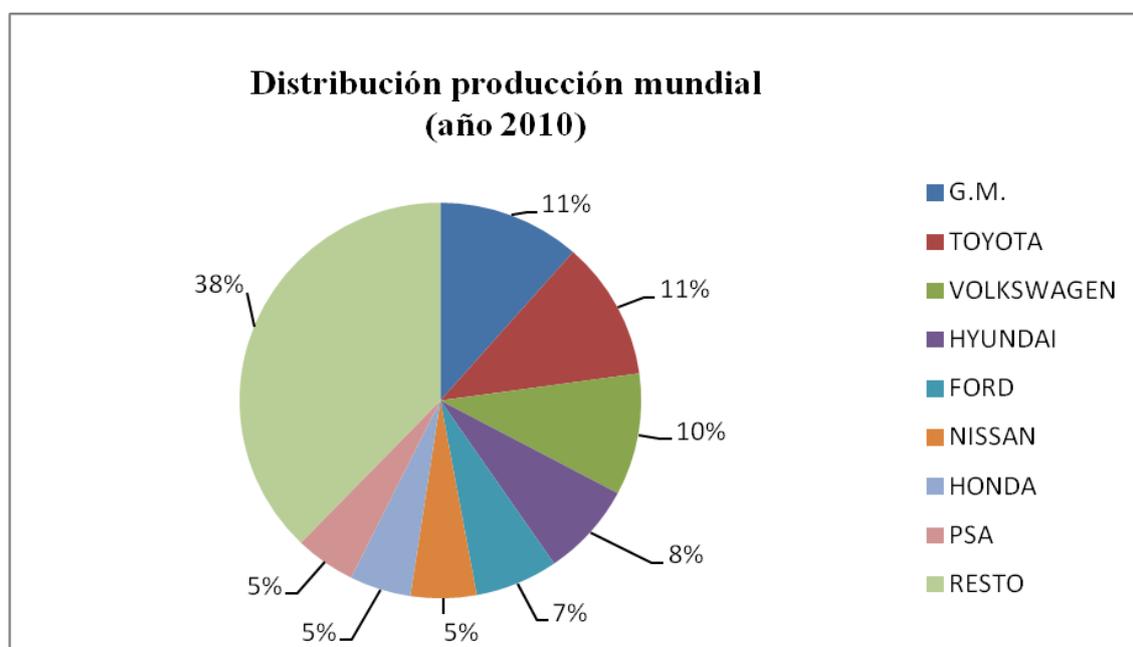
<b>Marca</b>	<b>País de origen</b>
1. Toyota Motor Corporation	Japón
2. General Motors Corporation	Estados Unidos
3. Volkswagen Group (Volkswagen AG)	Alemania
4. Ford Motor Company	Estados Unidos
5. Hyundai Motor Company	Corea del Sur
6. PSA Peugeot Citroën	Francia
7. Honda Motor Company	Japón
8. Nissan Motors	Japón
9. Fiat Group	Italia
10. Suzuki Motor Corporation	Japón
11. Renault	Japón
12. Daimler AG	Alemania
13. Chang'an Motors	China
14. BMW AG	Alemania
15. Mazda Motor Corporation	Japón
16. Chrysler Group LLC	Estados Unidos
17. Mitsubishi Motors Corporation	Japón
18. Beijing Automotive Industry Holding Corporation	China
19. Tata Motors Limited	India
20. Dongfeng Motor Corporation	China
21. First Automobile Works	China
22. Chery Automobile	China
23. Fuji Heavy Industries	Japón
24. BYD Auto	China
25. Shanghai Automotive Industry Corporation	China
26. Anhui Jianghuai Automobile	China
27. Geely Automobile	China
28. Isuzu Motors	Japón
29. Brilliance China Automotive Holdings	China
30. AvtoVAZ	Rusia

En el anexo 2, se pueden ver las marcas que pertenecen a cada uno de los principales grupos fabricantes de automóviles en el mundo, propiedad y mercados de comercialización.

En el año 2010 en el mundo se produjeron 78 millones de automóviles. Dentro de la categoría automóviles consideramos automóviles de pasajeros y vehículos comerciales livianos, cuyas definiciones siguen a continuación:

- **Automóviles de pasajeros:** Vehículos a motor con al menos 4 ruedas, usados para el transporte de pasajeros, y conteniendo no más de 8 asientos, además del asiento conductor.
- **Vehículos comerciales livianos:** Vehículos a motor con al menos 4 ruedas, usados para el transporte de mercaderías.

El 62% de lo producido en el año 2010 está distribuido entre los principales ocho grupos mundiales, según se ilustra en la siguiente figura:



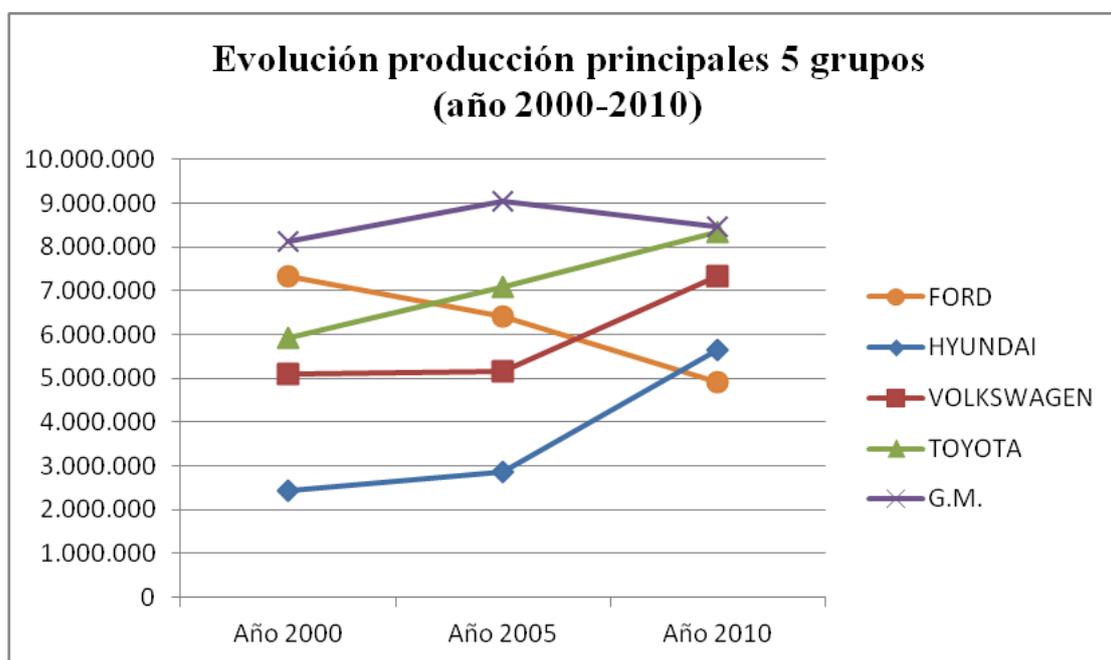
(FUENTE: OICA)

Cómo vemos en la figura anterior, actualmente existen tres grandes grupos (GM, TOYOTA y VW) que orientan sus esfuerzos y estrategias para convertirse en el líder mundial en la producción de automóviles.

Sin embargo, los tres presentan realidades y tendencias bien diferentes. Durante muchos años las estadounidenses GM y Ford lideraron la producción de automóviles, hasta la crisis económica de 2008/ 2009 la cual hizo sentir su impacto en la economía de USA y por consiguiente en su

industria automotriz. Esto generó que tanto Toyota como VW acortaran distancias y en 2010 la primera de estas superara a la histórica GM en la producción de automóviles.

El próximo grafico ilustra esta situación y confirma las distintas realidades. El total de automóviles producidos en el mundo pasó de 55,3 millones en 2000 a 78 millones en 2010, registrando un alza del 40% en la década. Considerando que GM aumentó sólo 4% en igual periodo y Ford disminuyó un 33%, es clara la pérdida de Market Share y posición de líderes indiscutidos que supieron tener, a manos de los otros grupos.



(FUENTE: OICA)

Toyota y Volkswagen han quitado terreno a GM y Ford incrementando sus producciones en la década 2000-2010 en 41% y 44% respectivamente, lo que significa un crecimiento por encima del total del mercado.

El caso del grupo Hyundai merece una mención especial por su vertiginoso crecimiento en los últimos años. En el año 2000 produjeron un total de 2,4 millones y en 2010 5,6 millones de automóviles, lo que significa un aumento en la producción del 131%.

## D- Tendencias internacionales de la industria automotriz

Entre la bibliografía analizada, resulta interesante la publicación de la revista CEPAL 103 – Abril 2011 “El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz - Valeria Arza”, cuyo análisis de la tendencias e impacto de las mismas en los países en desarrollo sigue en los siguientes párrafos y en el próximo apartado (E).

De 1961 a 2005 la producción global de automóviles se incremento un 337%, lo que significa una tasa de crecimiento anual acumulado del 3%. Este proceso de expansión ha ido acompañado de una concentración cada vez mayor del mercado automotor global que, como se dijo, actualmente se encuentra dominado por unas pocas e importantes empresas multinacionales.

A pesar de la concentración del mercado, los Estados Unidos fueron perdiendo peso en la distribución de la producción mundial. Este país registraba el 44% del total de vehículos producidos en 1961, pero hacia 2005 este porcentaje se redujo al 18%. En tanto, la participación global de otras regiones, como Asia (y China en particular), aumento notablemente. Esta relocalización de la producción podría explicarse por el surgimiento e intensificación de las estrategias corporativas globales y regionales.

En la década de 1990 aparecieron tendencias globales en la industria dirigidas principalmente a acrecentar la competitividad mediante la reducción de los costos y el incremento de la variedad de productos. Estas tendencias, que condujeron a la reorganización de la cadena de valor y a la internacionalización de la producción, se conocen como:

- Estandarización (*commonalisation*)
- Modularización (*modularisation*)
- Globalización de proveedores (*global sourcing*)

La “estandarización” consiste en el uso común en todo el mundo de plataformas y otros componentes mecánicos para concentrar la mayoría de las actividades de diseño en unos pocos lugares. Esto ofrece nuevas posibilidades de incrementar la escala (sobre todo en el diseño y el desarrollo) y las economías de alcance, ya que —con pocas modificaciones— pueden producirse diferentes modelos y versiones en las mismas plataformas. Las actividades de diseño se localizan

habitualmente en los países centrales, de modo que los países en desarrollo adoptan por lo general la estrategia de seguir el diseño (*follow design*), lo que implica que rara vez intervendrán en el diseño de sus propios modelos. En su lugar, adoptaran modelos diseñados de manera centralizada por la empresa. No obstante, a partir de las estrategias regionales de las empresas se crean algunas ventanas de oportunidad para las actividades de diseño realizadas por subsidiarias en países en desarrollo, sobre todo cuando se promueven mediante políticas regionales.

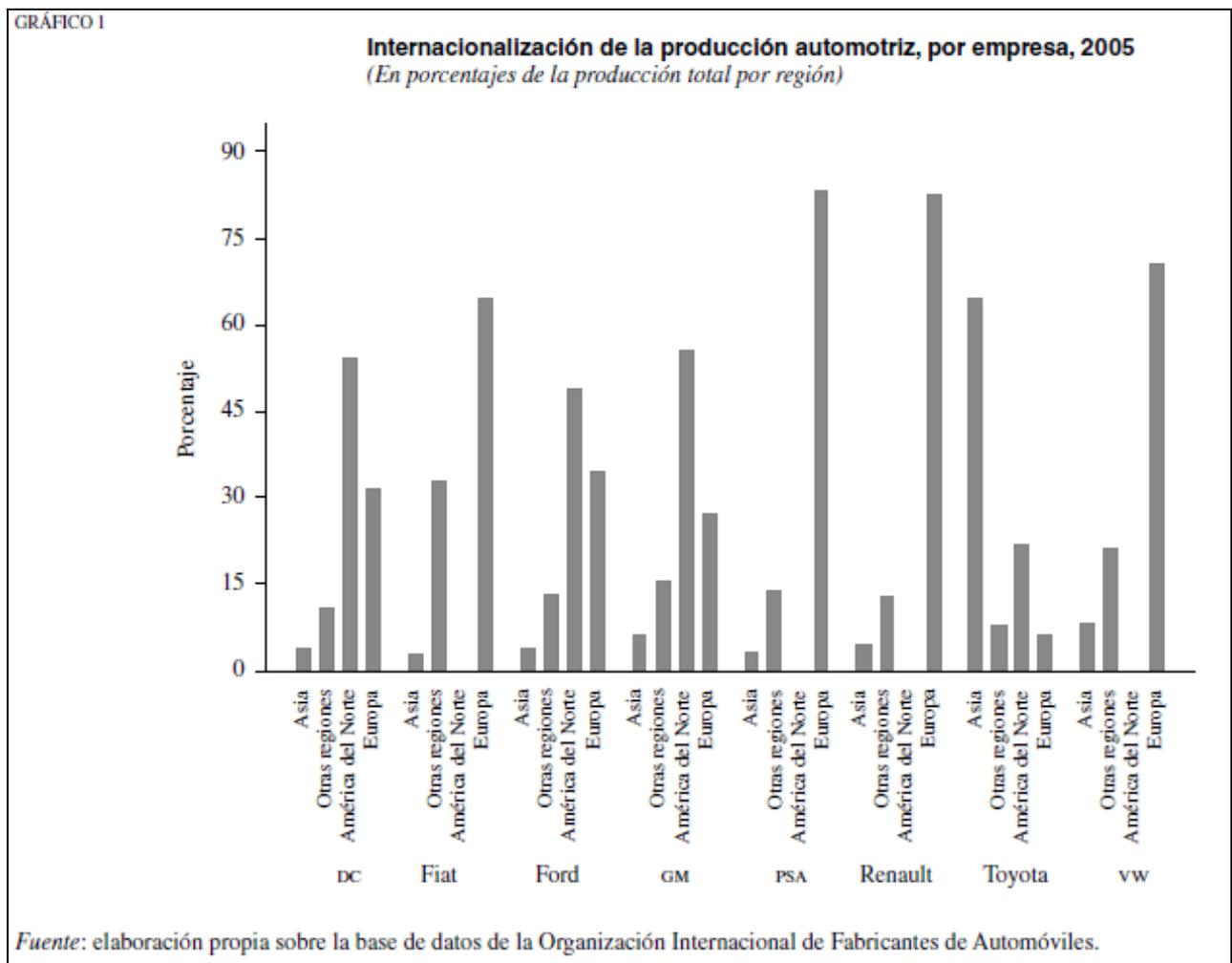
La “modularización” supone cambios en la arquitectura de producción de automóviles, que pasa del ensamble de partes al ensamble de subsistemas. La producción de estos subsistemas puede externalizarse y algunos proveedores especiales (a veces denominados mega proveedores) pueden producir un módulo individual para un subsistema completo (paneles de instrumentos, asientos, cajas de cambio o puertas, entre otros). Por lo tanto, la modularización también involucra la existencia de mayores responsabilidades para los mega proveedores y, en consecuencia, las terminales automotrices han establecido de manera creciente relaciones simbióticas con ellos. Por ejemplo, hoy en día es común observar que los proveedores y las terminales automotrices participan simultáneamente en actividades de ingeniería (cooperación en la generación de nuevos productos, procesos o ambos). La dependencia cada vez mayor respecto de los proveedores promovió relaciones de largo plazo con una menor cantidad de ellos, en lugar de alentar la competencia entre un gran número de potenciales proveedores, que era la estrategia aplicada en décadas anteriores. Asimismo, a medida que los proveedores tienen mayor participación en las actividades de producción, las terminales automotrices se especializan cada vez más en actividades de diseño.

Las tendencias de “estandarización” y “modularización” conducen en cierta medida a la tercera tendencia: la “globalización de proveedores”. Dado que se emplean componentes comunes para producir diferentes modelos y que los proveedores se transforman en actores clave en la producción de automóviles, las terminales automotrices prefieren usualmente comprar a los mismos proveedores, independientemente del lugar donde se lleve a cabo la producción. Esto plantea a los proveedores (sobre todo a los mega proveedores y a otros proveedores en el primer anillo) la necesidad de globalizar su actividad (esta tendencia no alcanza a los proveedores de componentes básicos del segundo y tercer anillo). Asimismo, dadas las tecnologías de producción y demanda sincronizadas (*just-in-time*), los proveedores globales a veces también necesitan seguir a las terminales automotrices a sus lugares de producción, estrategia que en la jerga se denomina “seguir abasteciendo” (*follow sourcing*). De todas maneras, esta estrategia se

ve limitada cuando se requieren grandes economías de escala para lograr una producción eficiente. En general, estas tendencias globales deberían conducir a las terminales automotrices a producir globalmente para la venta en todo el mundo. No obstante, la evidencia empírica parece indicar que:

- i) las empresas multinacionales concentran sus actividades de producción en la región donde se ubica su casa matriz
- ii) las subsidiarias de las empresas multinacionales tienden a localizarse estratégicamente para proveer a los mercados regionales en las cercanías de sus lugares de producción.

En el siguiente grafico se agrupan en cuatro regiones las actividades de producción de las empresas multinacionales: Asia, América del Norte, Europa y otras.



Como puede verse, ninguna de ellas es una verdadera empresa global si a esta se la define como aquella que efectúa por lo menos el 20% de su producción en cada una de las tres principales

regiones de producción: Asia sigue siendo la plataforma más importante para la producción de Toyota (64%) y Europa es la región donde las empresas realizan la mayor producción de las marcas PSA Peugeot Citroën (83%), Renault (83%), Volkswagen (71%) y Fiat (65%). General Motors (56%), DaimlerChrysler (54%) y Ford (49%) producen sobre todo en América del Norte. Esta evidencia, que enfatiza la relevancia de lo regional sobre lo puramente global, coincide con un debate que se plantea en la literatura especializada. De hecho, en varios estudios se argumenta que en las empresas globales predominan las estrategias regionales más que las globales. Se dice que las estrategias regionales son más rentables, sobre todo porque explotan mejor y al mismo tiempo las economías de escala y las economías de alcance (Rugman y Hodgetts, 2001).

Rugman y Collinson (2004) plantearon varias razones en favor del argumento de que es más probable que la industria automotriz intente localizar la producción en los mercados regionales, en vez de transformarse en una verdadera industria global:

- En primer lugar, la escala eficiente se logra habitualmente a nivel regional (Schlie y Yip, 2000), sobre todo desde que los acuerdos regionales de comercio se ampliaron y difundieron (Humphrey y Memedovic, 2003)
- En segundo lugar, la demanda a menudo se estratifica a nivel regional debido a patrones comunes culturales, ambientales y relativos a la reglamentación sobre seguridad y uso de combustibles, entre otros.

Asimismo, las terminales automotrices también prefieren que sus socios en la cadena de valor operen en la misma región en que producen. Esto se debe a que una red bien establecida de distribución, servicios financieros y servicios de posventa en la región aumenta la rentabilidad de las terminales automotrices.

Humphrey y Memedovic (2003: 10) afirman que las terminales automotrices siguen destinando mayoritariamente sus ventas a los mercados internos, con la diferencia que las economías nacionales han sido reemplazadas por economías regionales. Esto es producto tanto de los procesos de integración, que han llevado al surgimiento de bloques comerciales, como del hecho de que ciertas características de contexto, importantes para el desarrollo de la industria, al presente se definen más a nivel regional que nacional.

Por su parte, Schilie y Yip (2000) sostienen que no solamente se puede esperar que predominen las estrategias regionales en el sector automotor, sino también que éstas estrategias son superiores a las globales. Según los autores, las estrategias regionales permiten encontrar un balance entre adaptación local y estandarización global, ganando eficiencia en la producción y la comercialización. Así, el desarrollo tecnológico de plataformas compartidas y de módulos comunes permite llevar a cabo estrategias regionales de diferenciación de producto (las economías de escala se aprovecharían a nivel regional) y también de segmentación de mercado, produciendo diferentes versiones de cada modelo (economías de alcance).

En la misma línea, Freyssenet y Lung (2000: 89) sugieren que entre las posibles estrategias de internacionalización de la producción, que irían desde la homogeneización global en un extremo y la heterogeneidad regional en el otro, la que predominaría en la industria automotriz sería la de “regional diversification/ global commonalisation”, en donde efectivamente existiría una tendencia a la commonolisation de las plataformas y la globalización de los componentes, pero donde se preservaría cierta heterogeneidad y diversidad en cuanto al diseño de modelos a nivel regional.

## **E- Impacto en los países en desarrollo de las nuevas tendencias internacionales de la industria automotriz**

El interés de los gobiernos de los países en desarrollo en apoyar el crecimiento de la industria automotriz se ha justificado tradicionalmente desde tres perspectivas diferentes:

- La producción de automotores absorbe usualmente fuertes cantidades de empleo directa y, en especial, indirectamente.
- Se trata de una industria de relativa sofisticación tecnológica que puede generar derrames de conocimiento al resto del sector manufacturero.
- A medida que crece el ingreso per cápita, aumenta la demanda interna de vehículos y, con ello, la presión sobre las divisas internacionales. Esto implica que incentivar la producción automotriz se justificaría también desde un punto de vista macroeconómico para colaborar con el ahorro de divisas.

Un punto fundamental que es necesario considerar es que, a diferencia de lo ocurrido en el pasado, las políticas proteccionistas a nivel nacional ya no serán un factor de atracción per se para la inversión en este sector y podrían incluso transformarse en un factor negativo. Esto es así porque, la actual lógica de producción en este sector tiene importantes componentes globales y regionales, lo que supone la necesidad de un comercio fluido de automóviles y piezas entre subsidiarias de las principales corporaciones multinacionales localizadas alrededor del mundo y entre ellas y sus proveedores internacionales.

En cuanto a los derrames de conocimiento, en el actual escenario de centralización de las actividades de innovación y diseño en las respectivas casas matrices, su magnitud probablemente sería limitada. Esto sería así no sólo por las ya comentadas economías de escala en el diseño de automóviles y autopartes, sino también por el hecho de que en la producción de los componentes más sofisticados tecnológicamente -como cajas de cambios, motores y equipos electrónicos- también pesan fuertemente las economías de escala en la producción, lo cual hace que difícilmente puedan fabricarse en los mercados emergentes la totalidad de dichos componentes.

Sin embargo, también hay que considerar que, en la medida en que se observa un fuerte componente regional en las estrategias de las principales terminales automotrices, algunos países en desarrollo podrían jugar un rol más activo en términos de diseño de vehículos específicos para determinados bloques regionales. Por ejemplo, Fiat Brasil fue la responsable del proyecto P178, que consistía en una única plataforma para producir tres modelos -Siena, Palio y Strada- específicamente diseñados para las necesidades de países emergentes. El proyecto tenía como fin producir un auto global, en donde, además, las estrategias de modularisation eran endógenas a la corporación. Cada subsidiaria fabricaba una parte del auto y la exportaba al resto. La subsidiaria brasileña (y no la casa matriz) coordinó las cadenas de valor y realizó las adaptaciones de los productos, lo cual incrementó la demanda de I+D en Brasil. Esto posibilitó que en el momento de lanzar el Palio re estilizado en el año 2000 no fuera necesaria la asistencia de la casa matriz (Ciravegna, 2003: 23).

También en los casos de Ford, GM y VW las subsidiarias brasileñas han tenido responsabilidades en materia de diseño. La Eco sport de Ford es un modelo brasileño destinado a mercados emergentes que empezó a producirse en el 2003 y que en el 2006 se fabricaba a gran escala (más de 100000 unidades). En GM, las adaptaciones y reingeniería de diseño necesarias para adaptar los vehículos al mercado latinoamericano se hacen en el centro tecnológico de Brasil (ej., el Vectra es un modelo adaptado que sólo se produce y vende en el MERCOSUR). En tanto, el Meriva, de la misma empresa, es un automóvil cuyo concepto fue propuesto a la matriz por la filial brasileña, como un producto derivado del Corsa. A la vez, el Suran, modelo de VW producido en Argentina con exclusividad mundial, fue diseñado principalmente en Brasil. Asimismo, el modelo Fox, también de VW, derivado de la plataforma europea del Polo, fue inicialmente concebido para el mercado brasileño y otros mercados emergentes, aunque luego comenzó a exportarse a destinos más sofisticados, como el europeo (CEPAL, 2005, UNCTAD, 2005). Asimismo, cabe citar el proyecto IMV de Toyota, cuya cabecera fue Tailandia. Sin embargo, por ahora son muy pocos los países emergentes que pueden aspirar a tener responsabilidades de este tipo.

En cuanto al empleo, desde el punto de vista de las políticas públicas, el objetivo teórico es desarrollar localmente la producción de componentes -ya que la autopartista es una industria más fuerte en creación de empleo (y es por ello que muchos países que intentaron promover sus industrias automotrices han implementado tradicionalmente medidas de aliento al contenido local). Sin embargo, la liberalización comercial, en combinación con las tendencias de global

sourcing -que en países emergentes no siempre puede adoptar la forma de follow sourcing (por escalas de producción insuficientes)-, conducen a que muchos componentes tiendan a dejar de producirse localmente en varios países (Humphrey y Memedovic, 2003: 17).

Finalmente, las tendencias globales también relativizan el rol de la industria en el ahorro de divisas, en particular debido al recién mencionado fenómeno de la deslocalización de la producción de componentes desde los países emergentes hacia el mundo desarrollado. En el mismo sentido, la especialización conlleva la posibilidad de exportar vehículos, pero también la necesidad de importar los modelos no producidos para satisfacer una demanda doméstica diversificada. En este escenario, el saldo de la balanza comercial dependerá crucialmente de cuán competitiva logre ser la producción de partes y vehículos.

Por un lado, los gobiernos en los países en desarrollo tienen aún capacidad de generar marcos regulatorios y esquemas de incentivos que tiendan a maximizar el rendimiento social de las inversiones de las terminales automotrices. Si bien, como ya se dijo antes, la mayor parte de los países han reducido sus barreras arancelarias y ya no siguen estrategias abiertamente proteccionistas, todavía hay espacio para poner en marcha políticas activas que contribuyan al cumplimiento de los objetivos mencionados.

Aún cuando algunos instrumentos son considerados distorsivos del comercio y su uso está limitado por las reglas de la OMC, en varios países emergentes –particularmente en el este de Asia- todavía se siguen empleando herramientas tendientes a generar transferencias de conocimientos o promover eslabonamientos locales (Humphrey y Memedovic, 2003). Asimismo, en los acuerdos de integración –como es el caso del NAFTA o el MERCOSUR- todavía se ponen en práctica medidas tales como reglas de origen o mínimos de contenido regional para acceder a las preferencias arancelarias en el comercio intra-bloque, que brindan estímulos a las autopartistas instalados en cada bloque.

Por otro lado, a nivel internacional se han ido perfilando estrategias corporativas que exceden el interés por acceder a un mercado protegido y que priorizan los objetivos de carácter regional y/o global. En este escenario, resulta previsible que las ET intenten incorporar la producción automotriz en los países en desarrollo como parte de sus estrategias globales –y por ende, dejen de ver a estas economías únicamente como mercados aislados y protegidos para su producción.

Así, para un bloque como el MERCOSUR, cuyos países comenzaron a recibir inversiones automotrices que buscaban aprovechar las ventajas de un mercado protegido hace ya 50 años, se abre una oportunidad para insertarse en los nuevos esquemas de integración global de esta industria y seguir atrayendo nuevas inversiones.

Siendo Argentina y Brasil productores en un mercado que podría considerarse unificado regionalmente no sólo en términos culturales y socioeconómicos, sino también en cuanto a la regulación existente para el sector, esperaríamos que el aspecto regional jugara un papel central en la definición de estrategias empresariales. La complementación entre subsidiarias en Argentina y Brasil facilitaría el aprovechamiento de las escalas de producción y, por ende, sería un camino más eficaz para alcanzar eficiencia productiva global en ambos países.

Para que esto ocurra, las subsidiarias de terminales automotrices que operan en el MERCOSUR deberían diseñar estrategias inteligentes, que les permitan aprovechar la escala a la que tienen acceso en un mercado regional protegido, pero buscando al mismo tiempo insertarse en el mercado internacional mediante procesos de especialización que las conduzcan a ganar competitividad globalmente.

## VI- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA Y BRASIL

### A- Breve reseña histórica

Con el objetivo de repasar la historia de la industria automotriz en Argentina y Brasil, haremos referencia a la publicación de José María Basconcelo “Estrategias industriales y dinámica territorial del sector automotriz argentino en el contexto del Mercosur (1994-2007)”.

La regionalización del aparato de producción en el marco del RAC (Régimen Automotriz Común) provocó un fenómeno de duplicación de la presencia industrial de los constructores en los dos países: el retomo de ciertas empresas a la Argentina (Chrysler, General Motors, Fiat Auto y Peugeot-Citroën), y la instalación de aquellas compañías ausentes hasta ese momento en los dos países (Renault, seguida de Peugeot-Citroën en Brasil), que modificó en profundidad la naturaleza de la relación entre constructores y país de primera implantación, en general a expensas de la Argentina. El caso de Renault es el más explícito respecto al tema, donde Brasil se transforma desde 1999-2000, en la implantación dominante del grupo en la región (Curitiba), mientras que en Marzo de 2007 Peugeot-Citroën establece la Dirección MERCOSUR (agrupa a las filiales de la Argentina y Brasil) en la sede de Río de Janeiro.

El proceso de regionalización (MERCOSUR), y el acuerdo de reconversión sectorial (1991) en Argentina, completado por el régimen especial automotriz de 1994, provocan la ruptura definitiva con el modelo de sustitución de importaciones, y marcan el retomo de los constructores y la anulación de las decisiones tomadas en el período precedente, con una predilección por Córdoba, que deviene el primer polo automotriz del país (1998), con la llegada de Fiat Auto, General Motors y Chrysler. En este sentido, la estabilidad macroeconómica y el inicio de la construcción de un mercado común entre Argentina y Brasil, fueron dos de los factores que promovieron la expansión del sector a mediados de la década anterior.

Cuando se creó el MERCOSUR las terminales cambiaron radicalmente su estrategia. Hasta ese momento, las operaciones en Brasil y en Argentina eran independientes, y muchas marcas en Argentina eran representadas por empresas locales como CIADEA (Renault), Autolatina (Ford y Volkswagen) y SEVEL (Fiat y Peugeot). Pero como la nueva estructura impulsó el comercio bilateral sectorial, las empresas delegaron a Brasil la producción de autos livianos con motor chico, especializándose Argentina en vehículos tri-cuerpo, con motores de mayor cilindrada, así

como también en vehículos utilitarios. Esta estrategia funcionó muy bien durante los primeros tres años, elevando el flujo de comercio intra-zona. Los vehículos argentinos llegaron a representar el 40% de las importaciones brasileñas, generando una gran dependencia de este mercado en las terminales locales. Sin embargo, a partir de 1998 cambió todo.

La crisis que comienza a verse en Brasil, con una caída muy importante de su mercado interno, llevó a que la especialización se transformara en "complementariedad productiva". Esto significa que ambos países empezaron a fabricar modelos similares, de forma que la producción nacional complementaba la oferta del mercado brasileño, pero con menor escala y un alto contenido de autopartes provenientes de Brasil. Esto perjudicó a la Argentina porque los vehículos construidos a ambos lados de la frontera eran, precisamente, algunos de los que antes se fabricaban en Argentina (como el Chevrolet Corsa, Peugeot 206 y Renault Clío). La tendencia se profundiza cuando Brasil abandona el Plan Real, depreciando fuertemente su moneda con respecto al dólar (y por lo tanto, al peso argentino) en 1999. La industria local, cuyas exportaciones estaban muy concentradas en el MERCOSUR, sufrió una importante pérdida de competitividad, que provocó que muchos autopartistas locales cruzaran la frontera, sobre la base de la necesidad de reducir los costos y/o por el hecho de las ventajas financieras o fiscales ofrecidas en Brasil (créditos bajo condiciones privilegiadas, exenciones fiscales, etc.). Por tanto, el riesgo de una concentración territorial en el MERCOSUR a favor del más fuerte, es particularmente grande, puesto que tratan de integrarse países de diferentes tamaños y de niveles de desarrollo muy contrastados.

Este nuevo desequilibrio en el marco de la regionalización incentivó la deslocalización de la producción hacia el Brasil de algunas plantas (componentes) o líneas de producción, provocando una caída de más del 50% de la producción argentina, y afectando particularmente a Córdoba, uno de los dos polos automotrices mayores de la Argentina, el más integrado y dependiente del MERCOSUR. En tal sentido, ciertos fabricantes de componentes y algunos constructores cierran sus puertas. General Motors y Chrysler dejan la provincia de Córdoba, mientras que Fiat Auto paraliza la producción automotriz, deslocalizando distintos modelos hacia Brasil e Iveco, deja de producir camiones medianos -el volumen de producción más importante-, provocando una caída catastrófica de la producción, con un costo social altísimo (suspensiones, despidos, huelgas, protestas, toma de empresas).

### Cantidad de empleados por compañía automotriz de Córdoba (1998-2003)

Compañías automotrices	# Empleados			Variación 1998-2003	
	1998	2001	2003	Cantidad	Porcentaje
Renault Argentina S.A.	3.700	1.560	625	-3.075	-83%
Fiat Argentina S.A.	3.200	1.070	282	-2.918	-91%
Iveco Argentina S.A.	400	250	110	-290	-73%
Daimler Chrysler (*)	250	163	0	-250	-100%
General Motors Argentina S.A.	475	0	0	-475	-100%
<b>Total</b>	<b>8.025</b>	<b>3.043</b>	<b>1.017</b>	<b>-7.008</b>	<b>-87%</b>

(\*) Cierre de la planta en enero de 2001

**Fuente:** elaboración propia sobre la base de datos proporcionados por el Sindicato de Empleados Mecánicos y Afines (SMATA) y la Unión Obrera Metalúrgica (UOM) de Córdoba, y el diario La Voz del Interior de Córdoba.

En 1998, Córdoba fabricó 210.879 unidades, el 46% del total nacional, mientras que en 2002, ensambló sólo 14.947, 10% del total. Sin duda, el período más crítico se extiende entre abril de 2002 y el mismo mes de 2003, mientras que la recuperación recién se presenta tíbicamente en 2004, y con mayor énfasis en 2005. Por tal motivo, las terminales radicadas en Argentina recuperaron el ciclo de asignación de modelos a fabricarse y se impulsó una nueva oleada inversora en el sector.

Así fue que en 1999, la planta industrial de Renault Argentina en Córdoba generaba el 70% de la producción regional (agregando Argentina y Brasil), mientras que en 2004, la situación se invierte y es la planta de Brasil la que genera el 70% de la producción regional.

## **B- Integración del Mercosur para la industria automotriz**

Para describir el proceso de integración del Mercosur para la industria automotriz, citamos nuevamente la publicación de la revista CEPAL 103 – Abril 2011 “El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz - Valeria Arza”.

La integración de los países del Mercosur con relación a la industria automotriz aun no se ha alcanzado plenamente. Los países miembros no han logrado un acuerdo sobre el arancel externo común, las reglas del comercio intra bloque y la definición de las normas de origen. Hasta la fecha, no se ha acordado ningún régimen común. En su lugar existe una larga serie de acuerdos bilaterales. El proceso de integración entre la Argentina y el Brasil pasó por cuatro etapas:

A la primera etapa se le llama de “no integración”. Hasta 1994, en cada sistema regulatorio nacional se priorizaba la protección de los respectivos mercados internos. Las industrias de ambos países competían entre sí para ganar nuevos mercados internacionales.

La segunda etapa es llamada “hacia la integración”. Este periodo va de 1995 al año 2000. A fines de 1994 ambos países firmaron el Protocolo de Ouro Preto, que definió las bases institucionales del Mercosur. Con algunas modificaciones, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) protocolizo este documento que se denominó Vigésimo octavo protocolo adicional del Acuerdo de Complementación Económica No 14. Este acuerdo permitía a Argentina y Brasil continuar aplicando las normativas nacionales mientras no se llegara al desarrollo de una política común sobre el sector automotor para el Mercosur, prevista para el año 2000. Por lo tanto, mientras se trabajaba para alcanzar una política común, Argentina y Brasil acordaron:

- i) El libre flujo entre ellos de automóviles y piezas, sujeto a los requisitos de desempeño establecidos en los respectivos sistemas regulatorios nacionales (las importaciones de un país socio debían compensarse con exportaciones a cualquier destino).
- ii) Las partes y piezas importadas de los países del Mercosur, en la medida en que fueran compensadas por exportaciones, se consideraban nacionales para los efectos del cumplimiento de los estándares sobre contenido máximo importado.
- iii) Se acordaron reglas específicas sobre cuotas comerciales —que se definieron por empresa— que no requerían compensación. El propósito de estas cuotas era, primero, compensar el déficit

en que incurrió la Argentina entre 1991 y 1994 y, segundo, extender las preferencias arancelarias a las terminales automotrices ubicadas exclusivamente en alguno de los dos países.

La tercera etapa se llamo de “profundización de la integración”. Este periodo se extiende entre 2001 y 2005. El nuevo acuerdo se firmo en el año 2000 y se adopto como Trigésimo primer protocolo adicional del Acuerdo de Complementación Económica No 14, que estuvo en vigor desde agosto de ese ano hasta el 31 de diciembre de 2005. En este acuerdo se establecía un arancel externo común del 35% para las importaciones de vehículos automotores provenientes de terceros países, no sujetas a cuotas. Las partes y piezas se dividieron en tres grupos con diferentes niveles arancelarios, que convergían en 2005 en un 14%, un 16% y un 18%, respectivamente, como se detalla en el cuadro 1. Cuando las partes y piezas no se producían en el país, las terminales automotrices podían importarlas con un arancel de solo un 2%.

Con respecto al comercio intra bloque, a partir de enero 2001 los productos automotores estaban sujetos a una preferencia arancelaria del 100%, siempre que se cumplieran las normas de origen y que la proporción de importaciones y exportaciones de la industria entre socios no excediera los coeficientes comerciales aprobados para el bloque. Con el fin de beneficiarse del comercio preferencial intra bloque, las terminales automotrices deberían prever un contenido regional del 60%. Por último, con el acuerdo se eliminaron los incentivos gubernamentales, puesto que toda la producción realizada a partir de incentivos promocionales o del apoyo de una instancia del gobierno se consideraba como producción extra bloque.

A la cuarta etapa se la llamo de “retroceso en la integración” En 2008 se firmo un nuevo acuerdo (Trigésimo octavo protocolo adicional del Acuerdo de Complementación Económica No 14), válido hasta 2014. En este, se confirmo que el coeficiente de desvío 1,95 seria valido cuando la Argentina tuviera un déficit en su comercio automotriz con el Brasil, pero que aumentaría a 2,5 en el caso de ser Brasil quien tuviera el déficit. No se prevé que se alcance el libre comercio intra bloque sino hasta julio de 2013.

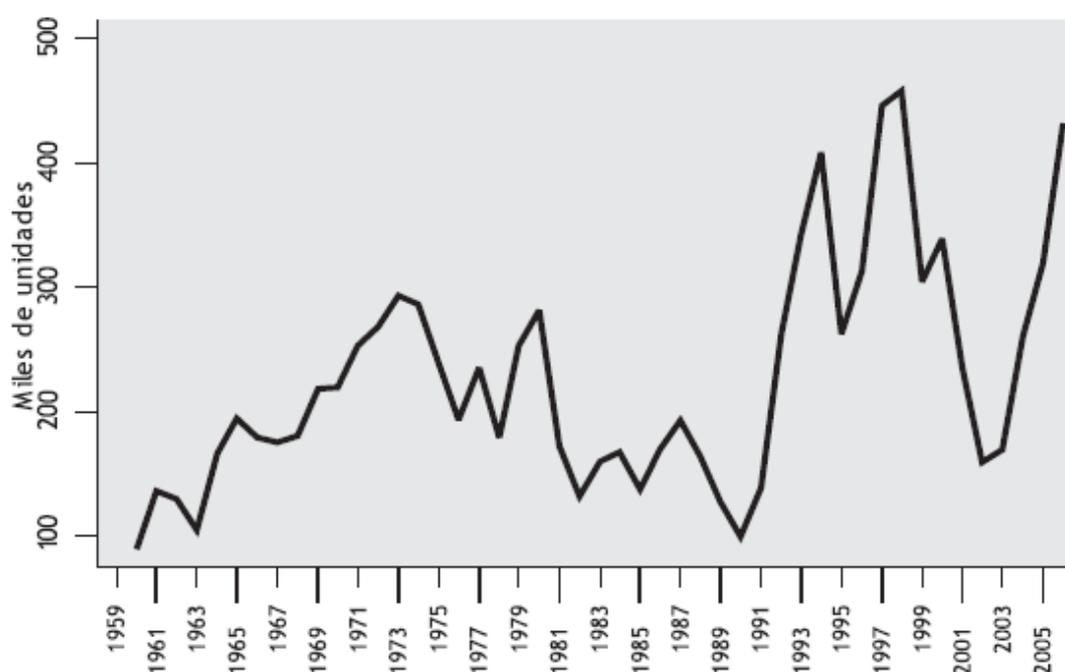
El MERCOSUR es el único mercado en el cual no hay ninguna terminal automotriz de capital local. Esto impone a los países del MERCOSUR grandes desafíos, ya que deben ofrecer a las terminales automotrices un ambiente previsible y amigable de negocios definido a nivel regional y que no vaya en contra de la búsqueda de la competitividad global por parte de las terminales automotrices de capital extranjero.

## C- Evolución histórica de la producción en Argentina y Brasil

A los fines de repasar la histórica de la producción automotriz en Argentina y Brasil, citamos el capítulo 3 de la publicación “La Industria Automotriz en el Mercosur” de los investigadores del CENIT, Valeria Arza y Andrés López.

El Gráfico X.1 muestra la evolución histórica de la producción de automóviles en Argentina desde el año 1959 –cuando comienza la historia moderna del sector en el país- hasta la actualidad y el Gráfico X.2 la compara con lo ocurrido en Brasil.

Grafico X.1: Evolución histórica de la producción en Argentina, 1959 a 2006

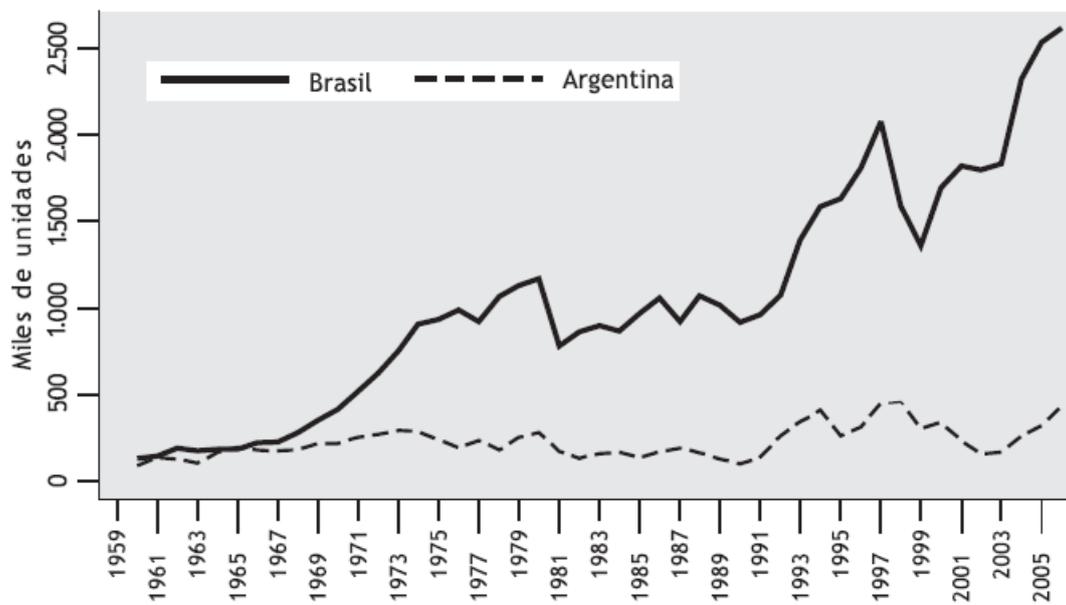


*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Asociación de Fábricas de Automotores - Argentina (ADEFA).*

Como puede verse, la evolución de la serie argentina tiene un comportamiento errático, que llevó al sector a producir en el año 1990 un número de automotores menor al de 1961 y, luego de un marcado crecimiento durante los ‘90, volver a producir en 2002 niveles similares a los de 1964.

Brasil, en cambio, que hasta mediados de los ‘60 producía cantidades comparables a la Argentina, en el año 2006 sextuplicó la producción argentina, tras una evolución mucho menos volátil que la observada en nuestro país.

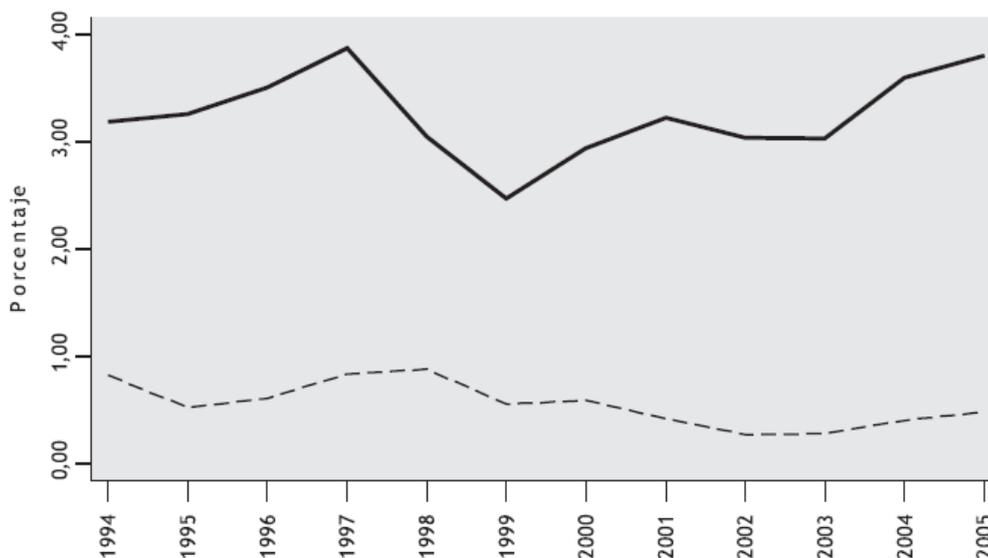
Grafico X.2 Evolución histórica de la producción en Argentina y Brasil, 1959 a 2006



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEFA y Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - Brasil (ANFAVEA).

Por lo tanto, Brasil tiene una participación en la producción mundial muy superior a la que ostenta Argentina, diferencia que se fue ampliando en los últimos años (Gráfico X.3).

Grafico X.3 Participación de Argentina y Brasil en la producción mundial, 1994-2005



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEFA, ANFAVEA, BTS (Bureau of Transport Statistics - US) y OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles).

## D- Estadísticas Argentina y Brasil (2000-2011)

### D.1- Producción

De acuerdo a los datos publicados por ADEFA y ANFAVEA la producción de automotores en Argentina y Brasil (automóviles y vehículos comerciales) ha presentado la siguiente evolución en la última década:

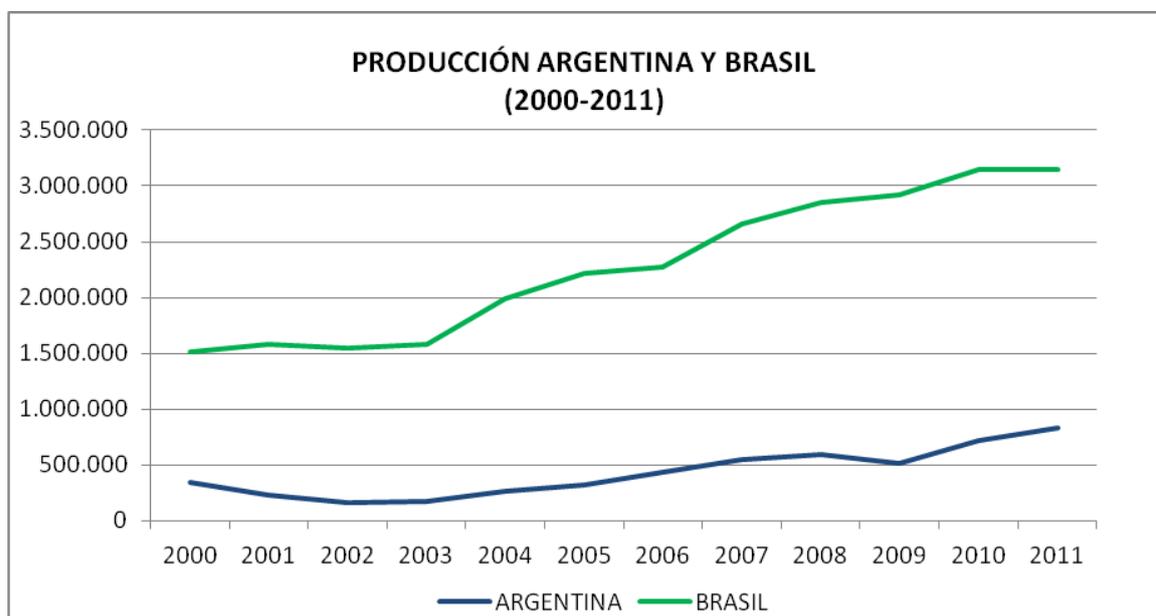
PRODUCCIÓN					
AÑO	ARGENTINA	Evol. %	BRASIL	Evol. %	RATIO (Prod Bra/ Prod Arg)
2000	339.246	-	1.607.791	-	4,7
2001	235.577	-31%	1.676.446	4%	7,1
2002	159.356	-32%	1.635.370	-2%	10,3
2003	169.621	6%	1.688.401	3%	10,0
2004	260.402	54%	2.130.473	26%	8,2
2005	319.755	23%	2.368.556	11%	7,4
2006	432.101	35%	2.412.097	2%	5,6
2007	544.647	26%	2.832.714	17%	5,2
2008	597.086	10%	3.059.784	8%	5,1
2009	512.924	-14%	3.082.594	1%	6,0
2010	716.540	40%	3.388.757	10%	4,7
2011	828.771	16%	3.406.150	1%	4,1

(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

La larga recesión iniciada en 1998 dio lugar finalmente a la peor crisis de la economía argentina en toda su historia. El sector automotor fue más que proporcionalmente afectado por la crisis. En 2002 se vendieron apenas 82.000 unidades, la cifra más baja desde 1960 (y sólo un 18% de lo vendido en 1998). La producción, en tanto, bajó a menos de 160.000 unidades (35% de los niveles de 1998), con una caída amortiguada por la posibilidad de exportar (por primera vez en la historia del sector en Argentina las terminales fueron capaces de compensar, aunque sea muy parcialmente, la crisis doméstica con las ventas externas).

La evolución de Brasil fue menos volátil, mostrando una tasa de crecimiento menor pero constante. Hay que recordar que Brasil enfrentó también una dura crisis antes que la Argentina, la cual devino en la devaluación del Real en 1999 y años más tarde desencadenó la Argentina. Si analizamos el ratio “producción Brasil/ producción Argentina”, vemos que en el peor momento de la crisis Argentina (año 2002/2003) la producción de automóviles en de Brasil llegó

a ser diez veces mayor que la Argentina. Esta tendencia se fue revirtiendo a medida que la Argentina se recuperaba alcanzando en el año 2011 a ser la cuarta parte del vecino país.



(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

La participación de las terminales automotrices en Argentina tuvo la siguiente distribución con respecto a las cantidades producidas en la última década:

AUTOMOTORES	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
GENERAL MOTORS	44.199	45.166	58.178	62.393	70.862	115.301	111.911	81.971	127.818
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A	5.142	7.538	13.556	17.357	19.775	26.199	32.670	13.021	16.461
FIAT AUTO ARGENTINA S.A.	679	0	0	0	0	0	28.700	78.573	96.059
FORD ARGENTINA S.C.A	47.840	40.011	68.163	69.581	78.785	87.982	83.643	72.554	96.454
IVECO ARGENTINA S.A.	1.114	1.501	2.503	3.193	3.414	5.071	7.340	1.311	4.453
PEUGEOT-CITROEN S.A.	17.065	22.848	47.864	64.550	95.572	117.150	131.791	85.445	126.968
RENAULT ARGENTINA S.A.	13.109	15.540	25.091	30.853	52.495	66.423	73.336	65.470	91.222
SCANIA ARGENTINA S.A.	27	0	0	0	0	0	0	0	0
TOYOTA ARGENTINA S.A.	11.173	15.810	19.355	46.162	64.334	69.045	64.539	62.545	70.032
VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.	19.008	21.208	25.692	25.666	46.864	57.476	63.156	52.034	87.073
<b>Total General</b>	<b>159.356</b>	<b>169.622</b>	<b>260.402</b>	<b>319.755</b>	<b>432.101</b>	<b>544.647</b>	<b>597.086</b>	<b>512.924</b>	<b>716.540</b>

(Fuente: ADEFA)

La producción de automóviles en Argentina no tiene un claro líder en cuanto a volumen. A pesar de que la mayor producción esté en manos de GM y Peugeot Citroën, lo siguen muy de cerca las demás terminales.

En tanto las terminales automotrices instaladas en Brasil han tenido la siguiente participación en la producción total del año 2010, de este país:

					Unidades / Units
EMPRESA COMPANY	AUTOMÓVEIS CARS	COMERCIAIS LEVES LIGHT COMMERCIALS	CAMINHÕES TRUCKS	ÔNIBUS BUSES	TOTAL TOTAL
Agrale	-	319	743	4.762	5.824
Fiat	576.307	181.111	-	-	757.418
Ford	236.862	81.507	34.759	-	353.128
General Motors	530.977	120.074	-	-	651.051
Honda	131.455	-	-	-	131.455
Hyundai	-	24.777	-	-	24.777
International	-	-	791	-	791
Iveco	-	3.651	14.122	1.074	18.847
MAN	-	-	57.442	10.625	68.067
Mercedes-Benz	12.260	-	47.089	26.591	85.940
Mitsubishi	-	37.558	-	-	37.558
Nissan	10.491	7.664	-	-	18.155
Peugeot Citroën	132.860	16.612	-	-	149.472
Renault	161.525	10.930	-	-	172.455
Scania	-	-	18.310	1.748	20.058
Toyota	64.588	-	-	-	64.588
Volkswagen	968.649	98.456	-	-	1.067.105
Volvo	-	-	18.365	1.079	19.444
<b>Total / Total</b>	<b>2.825.974</b>	<b>582.659</b>	<b>191.621</b>	<b>45.879</b>	<b>3.646.133</b>

(Fuente: ANFAVEA)

A diferencia de lo que ocurre en Argentina, Volkswagen es líder indiscutido en cuanto a volumen de producción en Brasil, seguido por Fiat y GM, bastante lejos aparece Ford y luego el resto de las terminales con volúmenes de producción bajos.

Es importante resaltar que, además de la notoria diferencia entre ambos países en cuanto a los volúmenes de producción de cada terminal, mientras en Argentina en 2010 se encuentran instaladas y operativas 10 terminales en Brasil existen 18.

## D.2- Exportaciones

AÑO	ARGENTINA			BRASIL		
	Exportación (unidades)	Evol. %	Expo FOB (millones USD)	Exportación (unidades)	Evol. %	Expo FOB (millones USD)
2000	135.760	-	1.358	371.299	-	3.488
2001	155.123	14,3%	1.533	390.854	5,3%	3.614
2002	123.062	-20,7%	1.351	424.415	8,6%	3.379
2003	108.058	-12,2%	887	535.980	26,3%	4.679
2004	146.236	35,3%	1.372	758.787	41,6%	6.616
2005	181.581	24,2%	2.064	897.144	18,2%	9.391
2006	236.789	30,4%	3.044	842.837	-6,1%	10.268
2007	316.410	33,6%	4.112	789.371	-6,3%	10.884
2008	351.092	11,0%	4.912	734.583	-6,9%	10.964
2009	322.495	-8,1%	6.556	475.325	-35,3%	7.050
2010	447.953	38,9%	6.961	767.432	61,5%	10.531

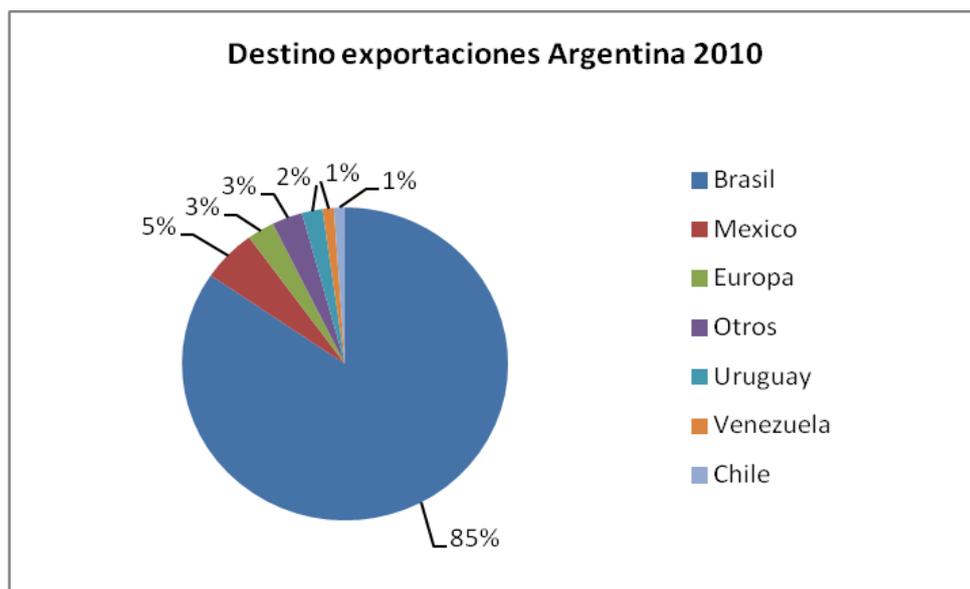
(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

Durante 2003-2004, la industria automotriz argentina tuvo una significativa recuperación, luego de varios ejercicios de continua recesión. Los acuerdos de intercambio comercial sectorial alcanzados con México (1° destino de exportaciones) y Chile (3° destino exportaciones), permitieron un incremento de las exportaciones de automotores argentinos a esos mercados, que sirvieron para compensar, en parte, la fuerte caída de las ventas internas y los despachos a Brasil.

Durante 2005-2007, la industria automotriz argentina siguió recuperándose. Brasil elevó sus compras de automotores y volvió a ser el primer mercado externo, y continuaron vigentes los acuerdos de intercambio comercial sectorial con México y Chile, lo cual sirvió para mantener un volumen considerable de exportaciones. En 2006, los Gobiernos de la Argentina y de Brasil firmaron la prórroga de la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM) que dio certeza y previsibilidad a la actividad del sector automotor en la región, en un marco de equidad para ambos países. En 2007, las exportaciones fueron sustentadas en gran parte por la mejora en la calidad de los productos, la diversificación de los destinos y el acceso a mercados más desarrollados como el europeo.

El 2009 fue un año atípico para la economía global y, consecuentemente para la industria automotriz argentina y la mundial, fuertemente afectadas por la crisis financiera que estallo en el segundo semestre de 2008 en los países centrales.

Un dato a tener en cuenta es que Argentina desde 2008 a la fecha ha reducido la cantidad de países a los cuales exporta. En 2008, las diez terminales radicadas en el país vendían sus productos a 81 países, según datos recopilados por la consultora abeceb.com. Brasil era el principal comprador, con el 71% de las exportaciones. Al año siguiente, el socio mayor del Mercosur ganó otros 17 puntos de participación en el total de exportaciones de vehículos argentinos, y la cantidad de destinos cayó a 63. Esos números se mantuvieron levemente parecidos en 2010: 66 destinos, con Brasil recibiendo el 85% de los envíos, de acuerdo al siguiente grafico:



(Fuente: ADEFA e INDEC)

Argentina no ha podido recuperar algunos mercados que tenía antes de la crisis, hoy muchos de esos destinos son provistos por terminales instaladas en otros países, como Corea. Se perdieron muchos destinos en África, Asia y también un volumen importante de otros países de América latina. La contracara es la recuperación de los destinos europeos

Con respecto a Brasil, a partir de 2003 se produjo un importante aumento en las exportaciones. Esto fue resultado de la combinación de varios factores, entre ellos: la fuerte desvalorización de tipo de cambio del año anterior (Capítulo IV.C), la retracción prolongada de las ventas internas, la enorme capacidad ociosa heredada del boom de inversiones de la segunda mitad de los años noventa y por la recuperación de la economía argentina.

Entre los años 2000 y 2005 Brasil tuvo una fuerte expansión de las exportaciones a todas las regiones, en particular para México, ALADI, la Unión Europea y otros países del resto del

mundo. En el caso del Mercosur se produjo un gran aumento después de la recuperación de Argentina en 2004 y 2005.

En 2007 las ventas de automóviles en el mercado interno alcanzaron un nivel récord de casi dos millones de unidades en base a una robusta demanda de los consumidores y a la expansión del crédito al consumo dado que la oferta de préstamos ha mejorado en forma proporcional a la caída sostenida de las tasas de interés en Brasil. Sin embargo, las exportaciones de vehículos automotores permanecieron estancadas debido a la apreciación de la moneda brasileña y la debilidad relativa del dólar, lo cual ha llevado a que muchas empresas revieran sus estrategias exportadoras en medio de un incremento de la importación de automóviles.

La crisis financiera internacional que se desató en el tercer trimestre de 2008 produjo un notable impacto negativo sobre la industria automotriz en Brasil y en sus exportaciones, generando una caída del 35% con respecto al año anterior. Las razones fueron una fuerte restricción del crédito, crisis de liquidez, enfrentando una súbita reducción de la demanda y consecuentemente, un aumento de los stocks.

Para 2010 las exportaciones brasileñas habían recuperado el terreno perdido durante la crisis financiera internacional de 2008. Pese a algunas dificultades iniciales, se logró expandir los flujos de créditos gracias a las medidas del banco central destinadas a mantener la liquidez interna, reducir la tasa de interés y estimular las operaciones de préstamos de los bancos públicos.



(Fuente: ANFAVEA)

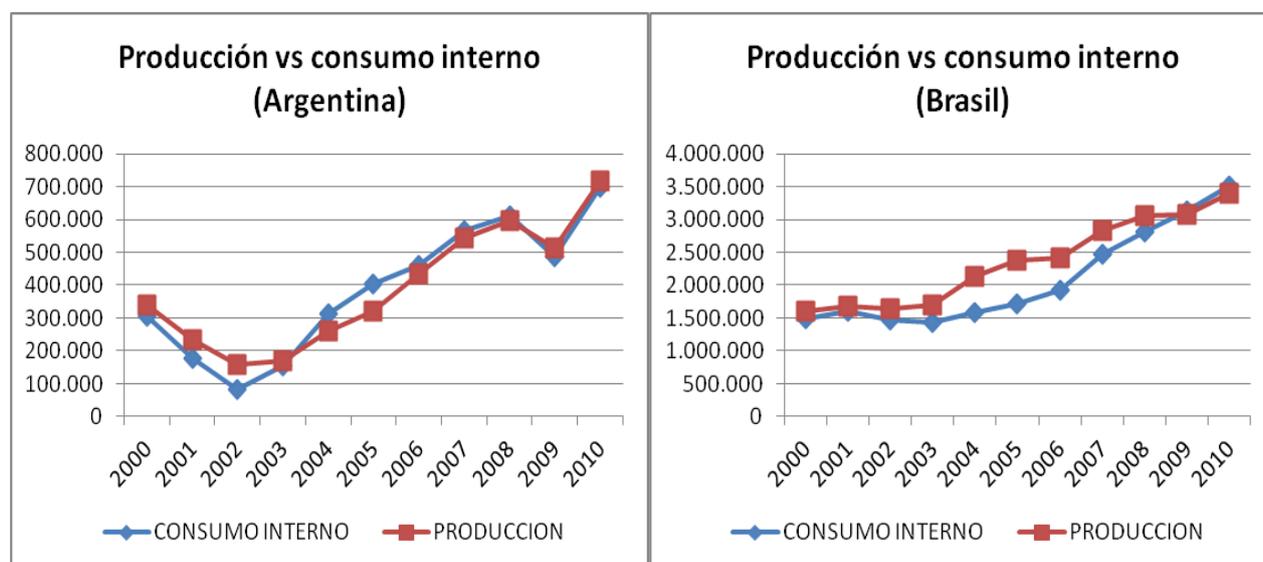
### D.3- Mercado Interno

En la siguiente tabla vemos la evolución en la última década de la demanda interna tanto de Argentina como de Brasil, diferenciada por vehículos de producción local e importada:

AÑO	ARGENTINA			BRASIL		
	NACIONALES	IMPORTADOS	TOTAL	NACIONALES	IMPORTADOS	TOTAL
2000	186.283	120.662	306.945	1.315.303	174.178	1.489.481
2001	93.833	82.834	176.667	1.422.966	178.316	1.601.282
2002	46.294	36.051	82.345	1.363.377	115.244	1.478.621
2003	64.868	90.798	155.666	1.354.807	73.803	1.428.610
2004	108.572	203.389	311.961	1.517.053	61.722	1.578.775
2005	143.282	259.408	402.690	1.626.683	87.961	1.714.644
2006	188.479	271.999	460.478	1.785.372	142.366	1.927.738
2007	234.354	330.572	564.926	2.185.645	277.083	2.462.728
2008	238.465	373.305	611.770	2.445.200	375.150	2.820.350
2009	198.732	288.410	487.142	2.652.366	488.874	3.141.240
2010	262.532	435.872	698.404	2.854.923	660.141	3.515.064

(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

Es notable la gran expansión que viene teniendo la industria automotriz en ambos países, tanto desde el punto de vista de la producción como del consumo interno. Este crecimiento, como vimos en los capítulos previos encuentra su explicación en cuestiones macroeconómicas, como ser: aumento de precios internacionales productos primarios, devaluación de Brasil y posteriormente de Argentina, periodos de fuerte recuperación post crisis, estancamiento de los países desarrollados, crecimiento de mercados domésticos, etc.

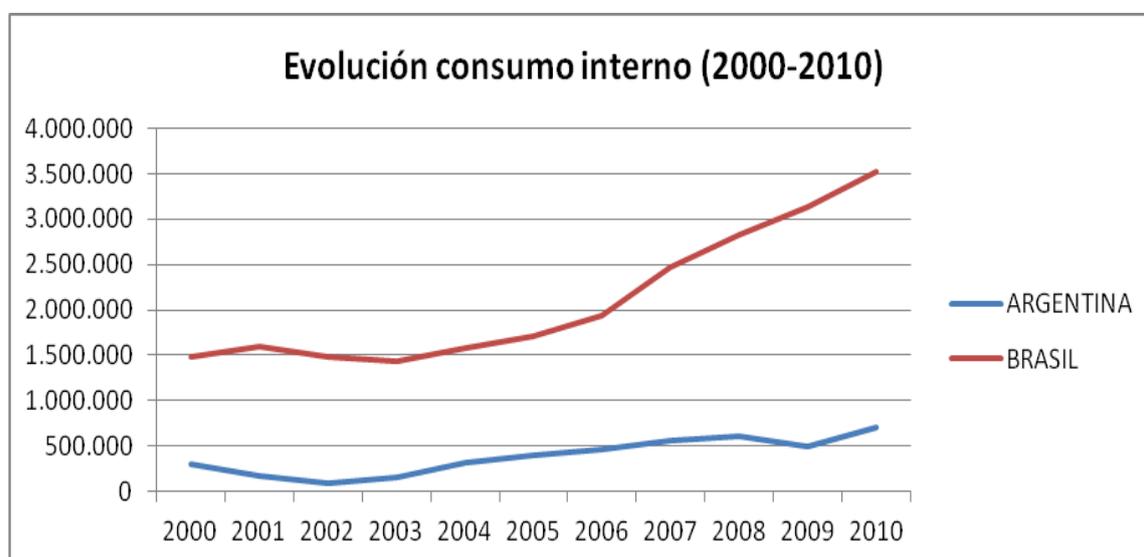


(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

Durante la crisis argentina (2001-2002) el consumo interno de automóviles sufrió una depresión histórica. Lo mismo sucedió con la producción aunque en menor medida porque la devaluación post crisis posibilitó la exportación de automóviles, amortiguando en cierta medida el impacto. En el periodo 2003-2007 la recuperación de consumo interno fue muy importante, lo cual no pudo ser cubierto inmediatamente por la producción nacional, tendiendo que compensar este déficit con mayor importación. Posteriormente la producción y el consumo interno lograron equipararse.

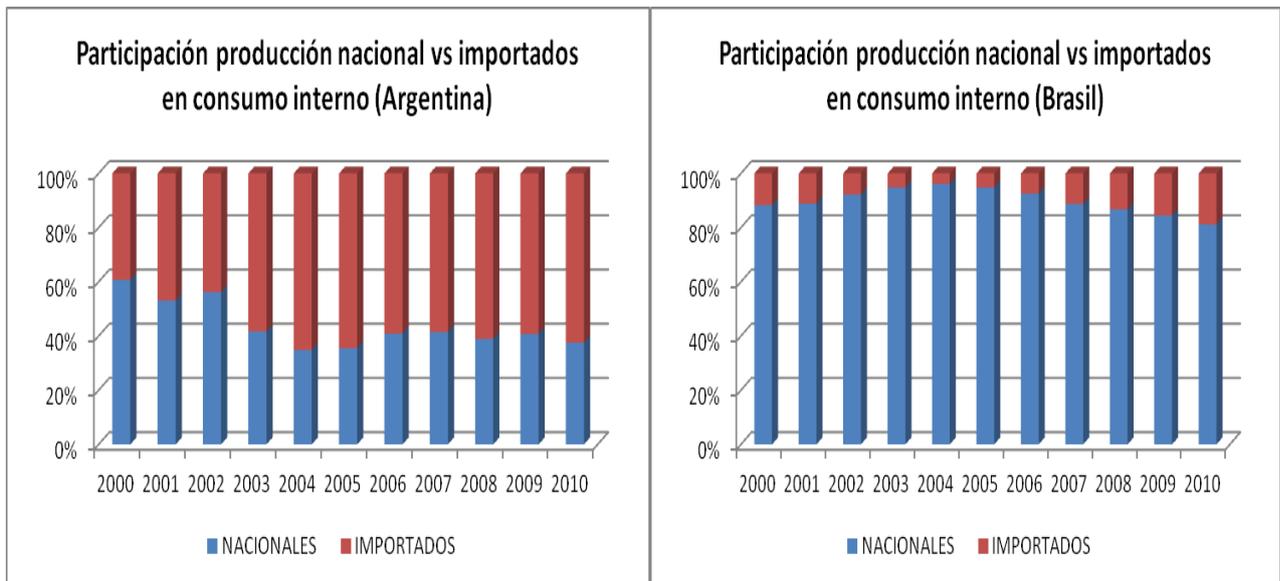
Brasil presenta una situación inversa, durante el periodo de recuperación argentina (2003-2007), produjo más automóviles que el consumo interno demandaba, logrando captar el mercado insatisfecho de Argentina, alcanzando niveles de exportación record. Al igual que Argentina entre 2008-2010 se equipararon los niveles de producción y consumo interno.

Con respecto a la evolución del consumo interno en ambos países, si bien el desarrollo ha sido muy bueno para los dos en los últimos años, el caso de Brasil muestra una tendencia siempre positiva y corre con una enorme ventaja, el gran volumen que ha alcanzado su mercado interno, permitiéndole producir a escalas rentables e incrementar su productividad.



(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)

Del grafico siguiente, se desprende un dato muy interesante. Mientras que en Argentina alrededor del 40% de la producción nacional es consumida localmente, en Brasil este número supo rondar el 95% en 2004-2005, y en 2010 fue del 80%. Mas del 50% de la importaciones brasileras provienen de Argentina, causado principalmente por los acuerdos y la pérdida de competitividad de Brasil a causa del revalúo del Real frente al USD en los últimos años.



**(Elaboración propia en base a datos de ADEFA y ANFAVEA)**

## VII- CONCLUSIONES

Luego de haber analizado el desarrollo económico de Argentina y Brasil en los últimos años, y la evolución de la industria automotriz tanto en el marco del Mercosur como del mundo, podemos concluir que la diferencia entre el desarrollo de la industria automotriz en Argentina y Brasil encuentra su explicación en diversos factores.

En primer lugar, desde el punto de vista macroeconómico, en los últimos años el clima de negocios fue más predecible en Brasil que en Argentina.

En segundo lugar, aunque el desarrollo del sector automotor fue impulsado por ambos gobiernos, en Brasil la política de apoyo ha sido mucho más directa y sistemática, por ejemplo ofreciendo subsidios y créditos blandos. En cambio, en Argentina las regulaciones fueron discrecionales y por momentos inconsistentes, lo que se sumó a la falta de previsibilidad macroeconómica. El gobierno argentino rara vez exigió el cumplimiento de los compromisos que las empresas habían asumido en cuanto, por ejemplo, al desempeño exportador. Asimismo, la atención al desarrollo de la cadena de valor escasa, así como fue débil la motivación para que las subsidiarias llevaran a cabo actividades innovadoras en el país.

En tercer lugar, hubo (y aun existen) diferencias estructurales entre las industrias de la Argentina y el Brasil. El mercado brasileño ha sido por lo menos cuatro veces más grande y ha contado con una red industrial más desarrollada. Lo que sugiere que ambos países le otorgaron diferente importancia estratégica a la industria. A su vez, el tamaño y el crecimiento del mercado interno le permitieron a las subsidiarias localizadas en Brasil alcanzar mejores escalas de producción, que las logradas por las subsidiarias localizadas en Argentina. Algunos autores indican que puede considerarse eficiente una escala mayor de 50.000 unidades. En 1999, en Argentina se producían 27 modelos diferentes de vehículos livianos y ninguno de ellos en un volumen mayor de 35.000 unidades. En cambio, en Brasil se producían 44 modelos y seis de ellos a escala eficiente. En 2006, en la Argentina se producían 17 modelos y dos de ellos a escala eficiente, mientras que en el Brasil se producían 43 modelos, 15 de ellos a escala eficiente. El mejor uso de las escalas en el Brasil se relaciona con el tamaño de su mercado, y a la vez los torna más competitivos.

Actualmente existen algunas restricciones en cuanto a las políticas de promoción al sector. Por un lado, en las reglas de la OMC, así como en otros compromisos asumidos por el país en el marco de tratados de comercio. Por otro lado, las políticas nacionales están restringidas por las estrategias globales de las terminales automotrices. Finalmente, las políticas nacionales tienen que estar en sintonía con las políticas regionales (ej.: Mercosur). Las políticas adoptadas para el sector deberían favorecer las estrategias a las cuales las subsidiarias se orienten, fomentando la complementación productiva en el MERCOSUR y, como ideal, hacia la búsqueda de competitividad global.

En Argentina, la devaluación del peso generó un desfase entre producción y demanda local, lo que fue aprovechado por Brasil para penetrar, absorbiendo una importante porción de la demanda local, haciendo de la producción argentina un complemento cuantitativo, y no cualitativo, de la oferta brasileña, castigando los modelos de media gama a favor de los vehículos más económicos (segmento tradicionalmente brasileño). Esta tendencia pone parcialmente en cuestión la idea tradicional de especialización por segmentación (tamaño de los modelos). En tal sentido, Brasil debería especializarse en los automóviles de baja gama pero con volúmenes comparables a las grandes plantas internacionales, dejando para la Argentina la gama media, destinada no solamente al MERCOSUR sino a un número creciente de terceros mercados (Chile, México, incluso, Europa, China).

Las perspectivas futuras de la industria automotriz global son alentadoras. Sin embargo, son varios los países que buscan convertirse en polos de atracción de nuevas inversiones en el sector. En el contexto latinoamericano, Brasil y México son los grandes productores. Por lo tanto, antes de plantear una competencia directa con estos países, Argentina debería buscar la integración, diseñando un sistema de políticas para el sector que tuvieran su eje en las estrategias regionales. Las políticas que aspiren a alentar la producción/inversión en el sector tienen que articularse dentro las lógicas globales y regionales que gobiernan la producción/inversión a nivel internacional. Un punto clave sobre el cual el sector político argentino debería trabajar es en la generación de planes estratégicos que aumenten la previsibilidad (tanto en el corto como largo plazo) para atraer inversiones.

El desarrollo de la industria automotriz argentina vendrá asociado al crecimiento de las exportaciones, la búsqueda de complementación regional y eficiencia global, y no a la protección del mercado interno. El tipo de políticas que deberían incentivarse desde el gobierno son aquellas

orientadas a intensificar el comercio, y especialmente el comercio en la región. Una alternativa de complementación productiva con Brasil sería fomentar el lanzamiento de modelos exclusivos en cada país, permitiendo comercializar con arancel cero (durante algún tiempo) a aquellas terminales que inviertan en plataformas exclusivas en los dos países.

Las políticas de fomento a las exportaciones (además del libre comercio con Brasil) podrían incluir acuerdos bilaterales con otros países de la región (ej.: Venezuela). Asimismo también se podrían establecer nuevas alianzas comerciales, como con el CARICOM (bloque integrado por países de América Central) y Sudáfrica. Por otro lado, se debería replantear el tema de las retenciones a las exportaciones de automóviles, ya sea disminuyendo las mismas en los casos en que se defina como objetivo el ingreso a nuevos mercados ó bien utilizando las retenciones para financiar el desarrollo de proveedores locales, fortaleciendo la cadena productiva.

Si bien el presente trabajo se focalizó en las terminales automotrices, un tema pendiente y que preocupa es el desarrollo de la cadena de valor, especialmente los proveedores autopartistas. Actualmente Argentina tiene un importante déficit comercial en este aspecto, y los autos fabricados presentan un bajo contenido de autopartes fabricadas en Argentina (entre 20% y 40%) en comparación con Brasil cuyo contenido de autopartes locales se encuentra entre 70% y 90%. Es sumamente importante en este asunto la intervención del Estado Nacional, ya sea promoviendo líneas créditos blandos, exenciones impositivas ó reintegro a las exportaciones que induzcan a una mayor inversión, tanto de empresarios locales como de grupos autopartistas internacionales.

En materia de derrames de conocimiento, El Gobierno argentino debería trabajar para que las terminales automotrices desarrollen actividades de innovación a nivel local, ya que ello no sólo generaría un proceso de acumulación de conocimientos en las terminales, sino que fortalecería el aprendizaje en las autopartistas vinculadas. Sería muy enriquecedor que las filiales automotrices consiguieran no sólo producir modelos exclusivos, sino también tener un rol activo en el diseño de esos modelos, como está sucediendo actualmente por ejemplo en Brasil y Tailandia.

Nos encontramos frente a un momento de crecimiento del sector automotriz, tanto global como regional y, al mismo tiempo, en un período en el que se abren importantes oportunidades para nuevos jugadores localizados en países periféricos (especialmente China e India). Esto impone a Argentina desafíos para insertarse mundialmente como un productor relevante de automóviles,

apoyándose en su experiencia industrial y en la reciente profundización de estrategias regionales de las empresas del sector que buscan convertir al MERCOSUR en una plataforma de producción y exportación para abastecer a países latinoamericanos o bien para proveer particulares nichos de mercados en los cuales la región pueda competir globalmente.

La política pública debería fomentar este tipo de estrategias, facilitando las relaciones comerciales con los miembros del MERCOSUR y con otros países de la región, orientando la búsqueda de complementación productiva regional. Asimismo, es necesario estimular la inversión en la industria autopartista nacional que acompañe la reactivación de la industria automotriz y trabajar en conjunto para alcanzar la competitividad global. Por último, para que la intervención sea exitosa, es fundamental asegurar que los organismos públicos tengan no sólo habilidades para diseñar un set de políticas eficaz, sino que tengan capacidad legal para hacer cumplir los compromisos que asuman las empresas del sector.

## VIII- BIBLIOGRAFÍA

- Federación Argentina de Jóvenes Empresarios (2010). Informe sobre la inflación en Argentina.
- Fernando Ferrari Filho, María Juliana Fabri (2009). El régimen de metas de inflación en Brasil, 1999-2008: Evaluación crítica y desempeño macroeconómico.
- Francisco L. Loíacono (2011). Republica Argentina, crisis económica - financiera 2000/2001.
- José Maria Basconcelo (2008). Estrategias industriales y dinámica territorial del sector automotriz argentino en el contexto del Mercosur (1994-2007).
- Julio Sevares (2009). Argentina y Brasil: diferente macroeconomía, pero la misma vulnerabilidad.
- Mark Weisbrot, Rebecca Ray, Juan A. Montecino y Sara Kozameh (2011). La historia del éxito económico argentino y sus implicaciones. Washington, D.C.: CEPR.
- Ó Brasil em décadas (2010). IPEA.
- Pedro Hubertus Vivas Agüero (2009). Economía brasileña y crisis mundial.
- Raquel Landim (2010). Brasil supera Canadá e se torna o terceiro maior exportador agrícola.
- Valeria Arza (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. Revista CEPAL 103.
- Valeria Arza y Andrés López (2011). La Industria automotriz en el Mercosur.

[www.reporteinformativo.com.ar](http://www.reporteinformativo.com.ar)

[www.econlink.com.ar/economia-argentina/inflacion-argentina](http://www.econlink.com.ar/economia-argentina/inflacion-argentina)

[www.cnnexpansion.com/economia/2010/01/13/la-inflacion-en-brasil-abajo-de-meta](http://www.cnnexpansion.com/economia/2010/01/13/la-inflacion-en-brasil-abajo-de-meta)

[www.nearshoreweb.com/blog/2011/01/07/la-inflacion-en-brasil-de-2010-fue-del-5-91-por-ciento/](http://www.nearshoreweb.com/blog/2011/01/07/la-inflacion-en-brasil-de-2010-fue-del-5-91-por-ciento/)

CEI ([www.cei.gov.ar](http://www.cei.gov.ar))

FMI ([www.imf.org](http://www.imf.org))

INDEC ([www.indec.gov.ar](http://www.indec.gov.ar))

OANDA ([www.oanda.com](http://www.oanda.com))

LA FRANCO ARGENTINE ([www.francoargentine.com](http://www.francoargentine.com))

MINISTERIO DE ECONOMIA ([www.mecon.gov.ar](http://www.mecon.gov.ar))

BANCO MUNDIAL ([www.bancomundial.org](http://www.bancomundial.org))

IBGE ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br))

IPEA ([www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br))

MDIC ([www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br))

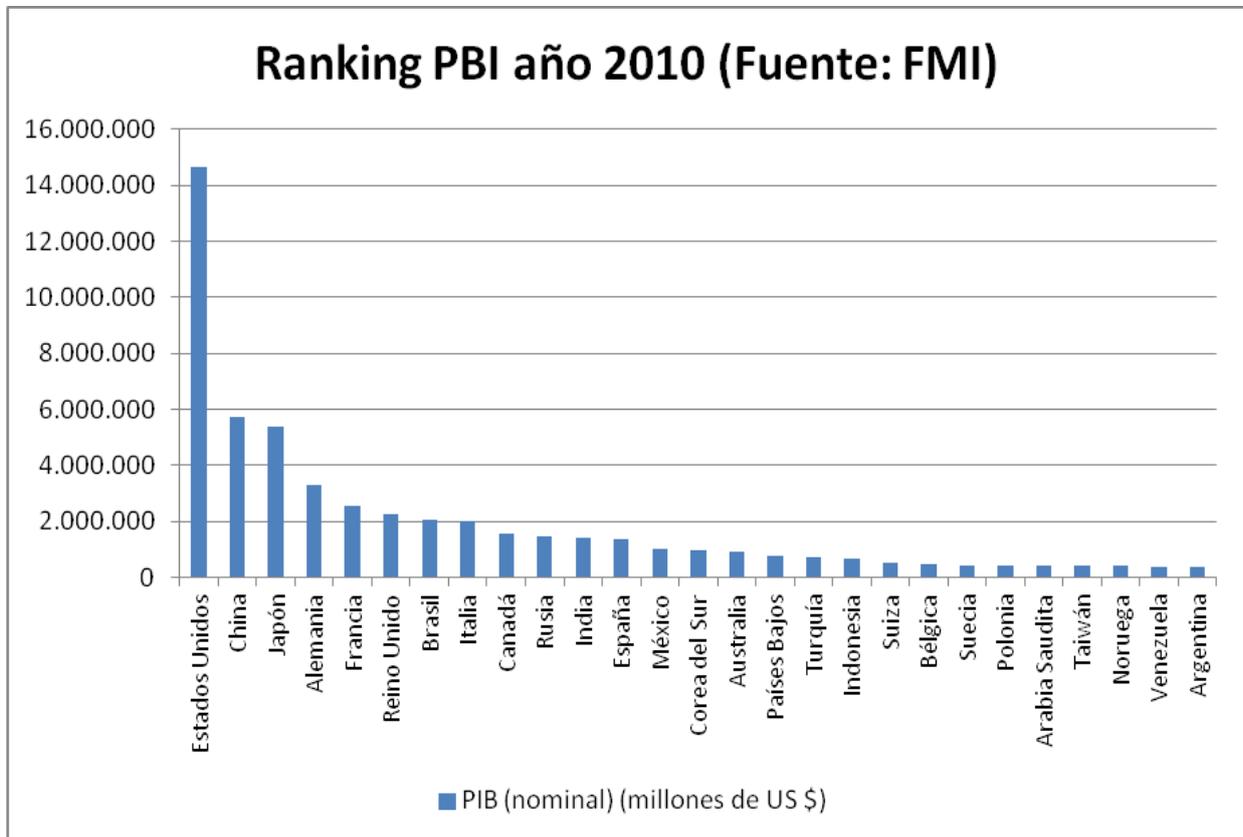
SCAVAGE ([www.scavage.com](http://www.scavage.com))

ADEFA ([www.adeffa.com.ar](http://www.adeffa.com.ar))

ANFAVEA ([www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br))

## ANEXOS

**ANEXO 1:** De acuerdo a estimaciones del FMI, el ranking de países según el PBI nominal de 2010, fue:



Para 2011 la tendencia indica que Brasil alcanzaría el 6° puesto superando al Reino Unido, mientras que Argentina también subiría 1 puesto llegando al 26°

**ANEXO 2:** Marcas que pertenecen a cada uno de los principales grupos fabricantes de automóviles en el mundo (por orden alfabético), propiedad y mercados de comercialización.

Marca	País de origen	Propiedad	Mercados
<b>1. Toyota Motor Corporation</b>	Japón		
Daihatsu	Japón	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica y Australia
Hino	Japón	Subsidiaria	Asia Pacífico, Canadá, Sudamérica
Lexus	Japón	División	Global, excepto Sudamérica, con la excepción de Chile y Argentina.
Scion	Japón	División	Estados Unidos
Toyota	Japón	División	Global
<b>2. General Motors Corporation</b>	Estados Unidos		
Buick	Estados Unidos	División	Norteamérica, China
Cadillac	Estados Unidos	División	Global, excepto Latinoamérica, con la excepción de Mexico.
Chevrolet	Estados Unidos	División	Global, con la excepción de Australia
GM Daewoo	Corea del Sur	Subsidiaria	Asia, Europa, Sudamérica
GMC	Estados Unidos	División	Norteamérica, Oriente Medio
Holden	Australia	Subsidiaria	Australia, Nueva Zelanda, Oriente Medio
Opel	Alemania	Subsidiaria	Europa continental, Sudáfrica, Asia con la excepción de Japón
Vauxhall	Reino Unido	Subsidiaria	Reino Unido
<b>3. Volkswagen Group (Volkswagen AG)</b>	Alemania		
Audi	Alemania	Subsidiaria	Global
Bentley	Reino Unido	Subsidiaria	Global
Bugatti	Francia	Subsidiaria	Global
Lamborghini	Italia	Subsidiaria	Global
SEAT	España	Subsidiaria	Europa, Latinoamérica, China
Škoda	Republica Checa	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica
Volkswagen	Alemania	Subsidiaria	Global
<b>4. Ford Motor Company</b>	Estados Unidos		
Ford	Estados Unidos	División	Global
Lincoln	Estados Unidos	División	Norteamérica, Oriente Medio
Troller	Brasil	Subsidiaria	Sudamérica
<b>5. Hyundai Motor Company</b>	Corea del Sur		
Hyundai	Corea del Sur	División	Global
Kia	Corea del Sur	Subsidiaria	Global
<b>6. PSA Peugeot Citroën</b>	Francia		
Citroën	Francia	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica
Peugeot	Francia	Subsidiaria	Global, excepto Estados Unidos y Canadá
<b>7. Honda Motor Company</b>	Japón		
Acura	Japón	División	Norteamérica, China
Honda	Japón	División	Global

Marca	País de origen	Propiedad	Mercados
8. Nissan Motors	Japón		
Infiniti	Japón	División	Norteamérica, Oriente Medio, Taiwán, Korea, Rusia, Europa
Nissan	Japón	División	Global
9. Fiat Group	Italia		
Abarth	Italia	Subsidiaria	Global
Alfa Romeo	Italia	Subsidiaria	Global, excepto Estados Unidos y Canadá
Ferrari	Italia	Subsidiaria	Global
Fiat	Italia	Subsidiaria	Global
Fiat Professional	Italia	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica
Iveco	Italia	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica
Lancia	Italia	Subsidiaria	Global, excepto Norteamérica y Reino Unido
Maserati	Italia	Subsidiaria	Global
10. Suzuki Motor Corporation	Japón		
Maruti Suzuki	India	Subsidiaria	India, Oriente Medio, Sudamérica
Suzuki	Japón	División	Global
11. Renault	Japón		
Dacia	Rumania	Subsidiaria	Europa, Latinoamérica, Asia, África
Renault	Francia	División	Global, excepto Estados Unidos y Canadá
Renault Samsung Motors	Corea del Sur	Subsidiaria	Asia, Sudamérica
12. Daimler AG	Alemania		
Freightliner	Estados Unidos	Subsidiaria	Norteamérica, Sudáfrica
Maybach	Alemania	División	Global
Mercedes-Benz	Alemania	División	Global
Mitsubishi Fuso	Japón	Subsidiaria	Global
Smart	Alemania	División	Norteamérica, Europa Occidental, Sureste Asiático, Sudáfrica
13. Chang'an Motors	China		
Chana	China	División	China, Venezuela, Colombia, Sudáfrica
14. BMW AG	Alemania		
BMW	Alemania	División	Global
MINI	Reino Unido	División	Global
Rolls-Royce	Reino Unido	Subsidiaria	Global
15. Mazda Motor Corporation	Japón		
Mazda	Japón	División[2]	Global
16. Chrysler Group LLC	Estados Unidos		
Chrysler	Estados Unidos	División	Global excepto Europa
Dodge	Estados Unidos	División	Global excepto Europa
Jeep	Estados Unidos	División	Global
Ram Trucks	Estados Unidos	División	Global excepto Europa
17. Mitsubishi Motors Corporation	Japón		
Mitsubishi	Japón	División	Global

Marca	País de origen	Propiedad	Mercados
18. Beijing Automotive Industry Holding Corporation	China		
BAW	China	Subsidiaria	China
19. Tata Motors Limited	India		
Hispano	España	Subsidiaria	Europa
Jaguar	Reino Unido	Subsidiaria	Global
Land Rover	Reino Unido	Subsidiaria	Global
Tata	India	División	India, Sudáfrica, Venezuela
Tata Daewoo	Corea del Sur	Subsidiaria	Corea del Sur
20. Dongfeng Motor Corporation	China		
Dongfeng	China	División	China, Venezuela
21. First Automobile Works	China		
Besturn	China	División	China
Hongqi	China	División	China
Huali	China	Subsidiaria	China
Xiali	China	Subsidiaria	China
22. Chery Automobile	China		
Chery	China	División	China, Venezuela, Sudáfrica, Sureste Asiático excepto Tailandia
23. Fuji Heavy Industries	Japón		
Subaru	Japón	División	Global
24. BYD Auto	China		
BYD	China	División	China
25. Shanghai Automotive Industry Corporation	China		
MG	Reino Unido	Subsidiaria	UK
Roewe	China	División	China
SsangYong	Corea del Sur	Subsidiaria	Corea del Sur, Sudáfrica, Europa, Australia
26. Anhui Jianghuai Automobile	China		
JAC	China	División	China
27. Geely Automobile	China		
Geely	China	División	China, Venezuela
Maple	China	Subsidiaria	China
28. Isuzu Motors	Japón		
Isuzu	Japón	División	Global excepto Norteamérica
29. Brilliance China Automotive Holdings	China		
Brilliance	China	División	China
Jinbei	China	Subsidiaria	China
30. AvtoVAZ	Rusia		
Lada	Rusia	División	Rusia, Finlandia, Suecia, Europa, Venezuela
VAZ	Rusia	División	Rusia, Europa Oriental

(FUENTE: OICA, 2009)