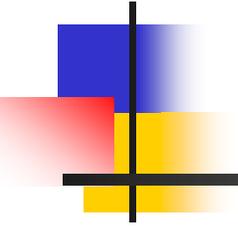
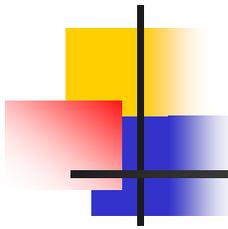


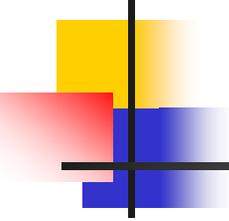
Complementación productiva en la industria automotriz en el MERCOSUR





Organización

1. La industria como objetivo de política
2. Tendencias globales de la industria
3. Evolución histórica y reciente de la industria
4. Regulación nacional y regional
5. Estrategias empresariales en la industria
6. Conclusiones y recomendaciones de política

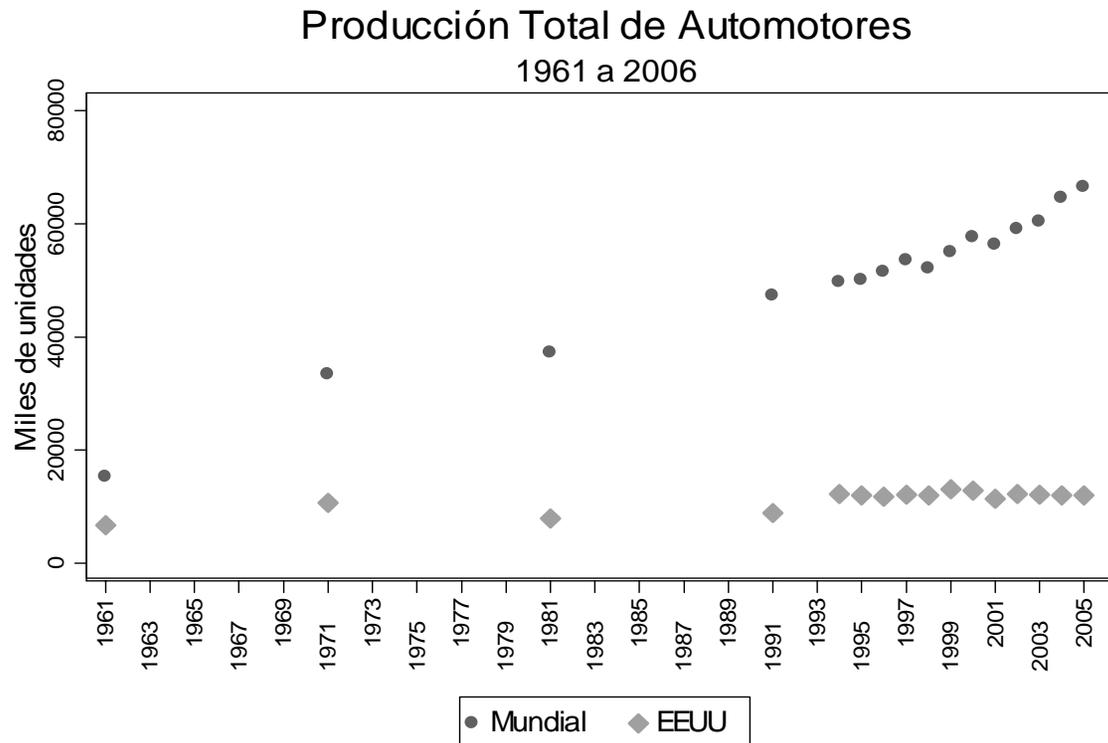


1) La industria como objetivo de política

- Virtudes de la industria
 - Creación de empleo
 - Derrames tecnológicos
 - Balanza comercial
- Existen políticas de promoción desde los `50
 - Desafíos para el diseño:
 - Atender objetivos nacionales
 - Alinearse con la OMC
 - Acompañar tendencias internacionales en la industria
 - Rol para las políticas regionales

2) Tendencias internacionales de la industria

Relocalización de la producción



- En 1961 EEUU producía 44% de total mundial de automotores
- En 2005 EEUU produjo un 18% de ese total
- Cambiaron las estrategias globales y regionales

2) Tendencias internacionales de la industria

Estrategias globales

- i. Commonolisation:* uso de plataformas y componentes principales comunes a varios modelos
 - Aumentan economías de escala (por gastos de ingeniería y diseño) y de scope
 - En PED, *follow design*

2) Tendencias internacionales de la industria

Estrategias globales

- ii. *Modularisation*: automóvil como sistema de sub-sistemas
 - Permite a la terminal concentrarse en actividades de diseño
 - Mayor responsabilidad para proveedores de sub-sistemas (*mega suppliers*); relaciones de más largo plazo con proveedores.
 - En PED, *follow sourcing*

2) Tendencias internacionales de la industria

Estrategias globales

- iii. Global sourcing:* componentes comunes + mayores demandas sobre proveedores, implicó internacionalización de proveedores
 - En PED, *follow sourcing* o importaciones

2) Tendencias internacionales de la industria

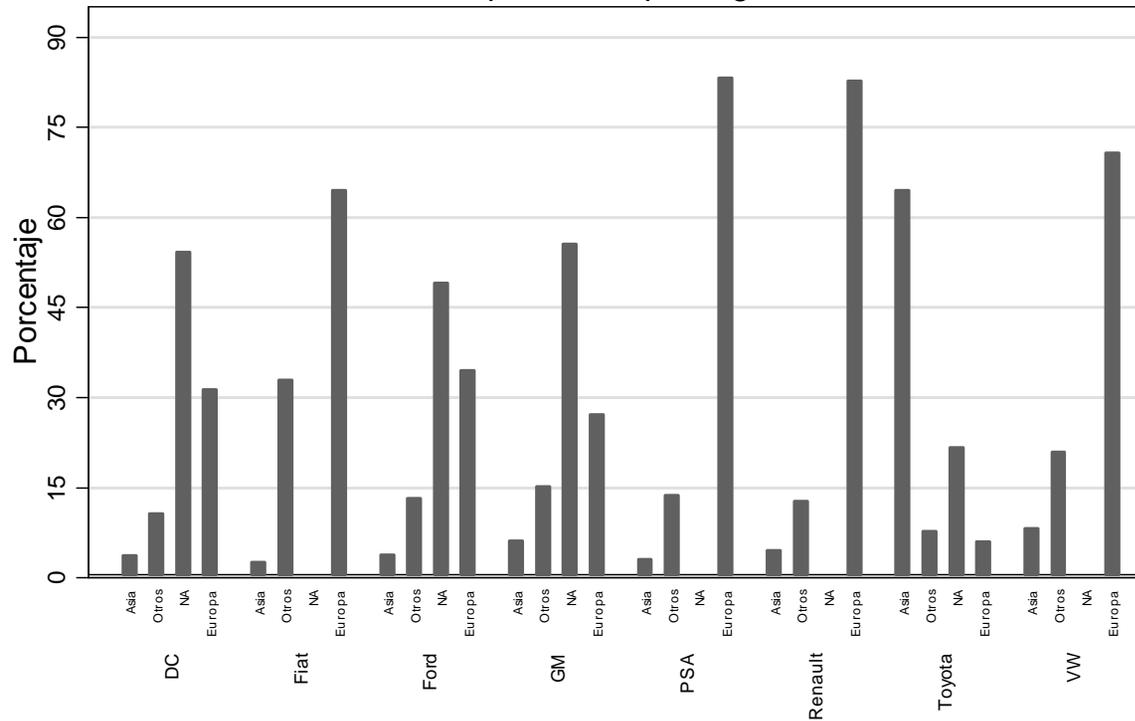
Estrategias regionales

- i. Se produce mayormente en la región de origen
- ii. Se vende donde se produce
 - Mejor balance entre estandarización global y adaptación local
 - Plataformas y componentes comunes, pero diferenciación regional de modelos
 - Economías de escala de producción se pueden satisfacer regionalmente
 - Regulaciones regionales (e.g. tarifas y derechos comerciales, ambientales, seguridad, combustible, etc.)
 - Patrones culturales delineados a nivel regional
 - Importancia de la cercanía por logística (e.g. proveedores) y rentabilidad (e.g. servicios de postproducción y ventas)

Estrategias regionales

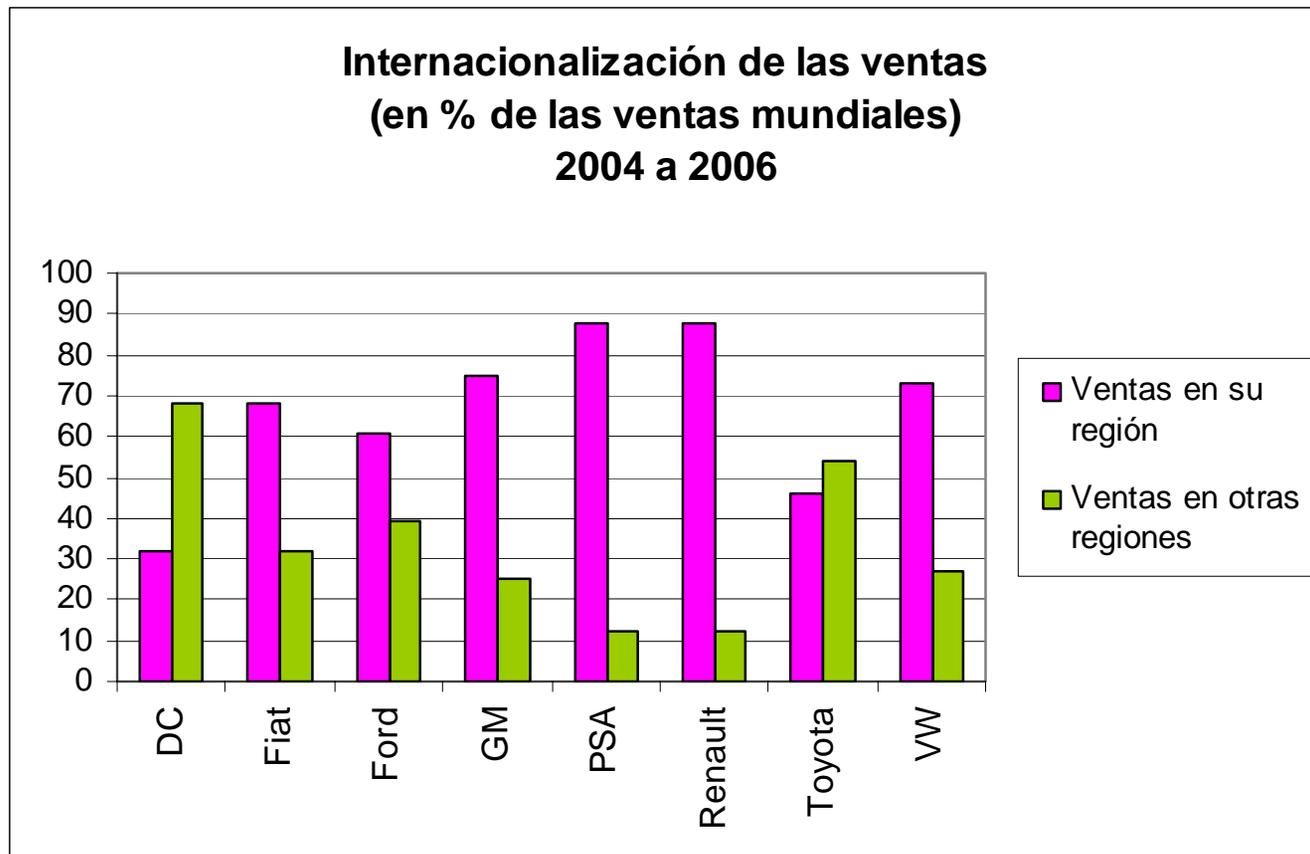
Se produce mayormente en la región de origen

Producción Total de Automotores por Región en 2005
% producido por región



Estrategias regionales

Se vende donde se produce



2) Tendencias internacionales de la industria

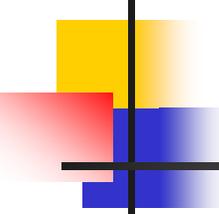
Cómo impactan sobre los PED

- i. Derrames de conocimientos:
 - Ingeniería y diseño generalmente centralizada fuera de los PED;
 - Podría cambiar con una mayor incidencia de las estrategias regionales. Por ejemplo, Fiat, Ford, GM, VW asignaron responsabilidades de diseño en **Brasil**
- ii. Empleo, principalmente indirecto
 - *Global sourcing* limita creación de empleo local
- iii. Ahorro de divisas
 - Amenazado por *global sourcing* + especialización por modelos
 - Balance dependerá de competitividad nacional

2) Tendencias internacionales de la industria

Necesidad de una visión de política regional

- A fin de ganar competitividad, la política no puede oponerse abiertamente a las tendencias internacionales
- La OMC impone condiciones
- La salida hacia adelante las dan las **políticas regionales**
 - Incentivar la complementación para ganar escala de producción y también de diseño
 - Constituir al MERCOSUR en plataforma de exportación para exportación a región ampliada
 - Reglas de origen para comercio intra-MERCOSUR



3) Desempeño de la industria

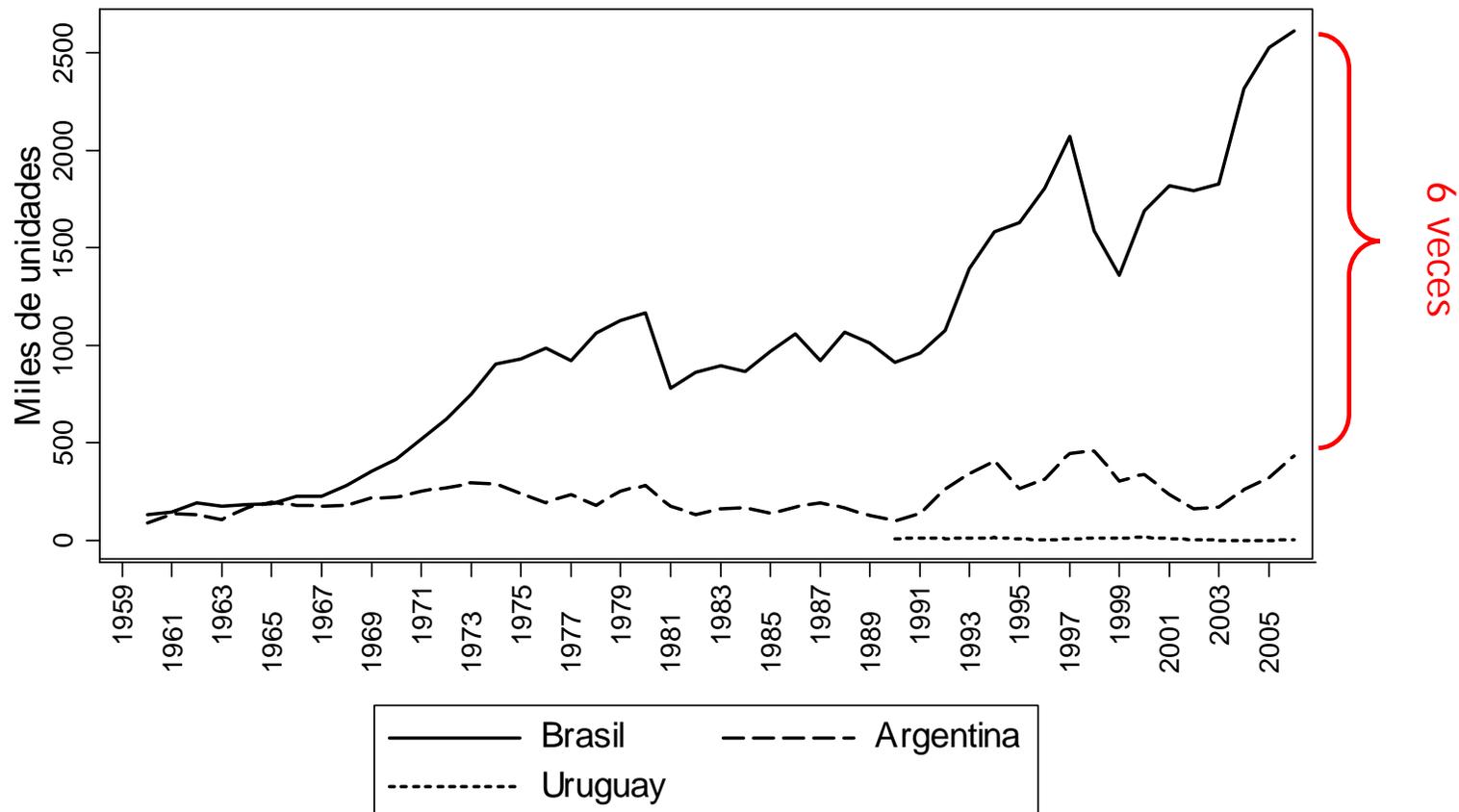
La industria en el MERCOSUR en contexto

- En 2005 la industria ocupaba un 8vo lugar en el mundo (2.8 mill de automotores producidos).
- El complejo tiene peso importante en la estructura industrial. En 2005
 - Argentina: 5.3% del VBP industrial
 - Brasil: 10.9% del VBP industrial
- Existen 8 empresas extranjeras produciendo en Argentina, 15 extranjeras + 1 doméstica en Brasil, 2 domésticas en Uruguay
 - Argentina, autos medianos y utilitarios
 - Brasil, autos chicos y transporte pesado
 - Uruguay, transporte pesado y blindaje de autos

3) Desempeño de la industria

Producción de automotores en el MERCOSUR

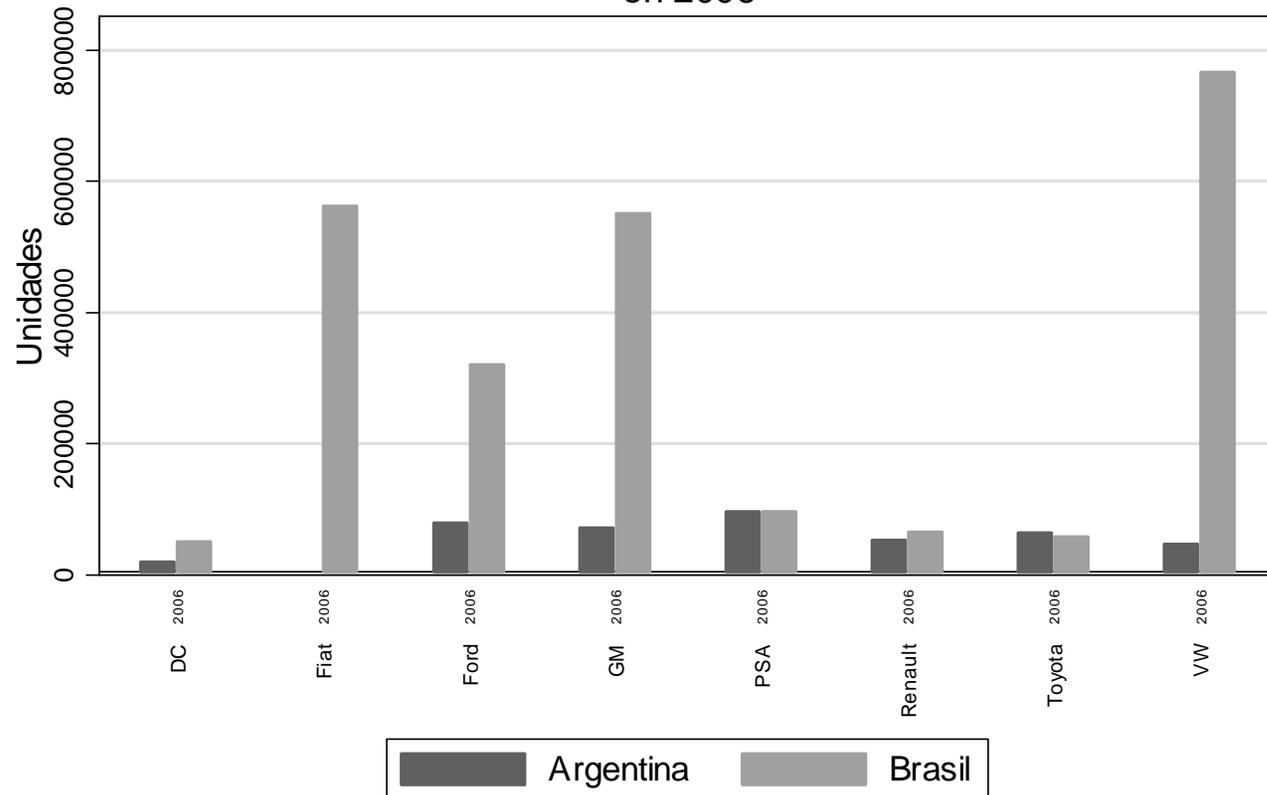
Producción total de automotores
1959 a 2006



3) Desempeño de la industria

Producción de automotores por empresa

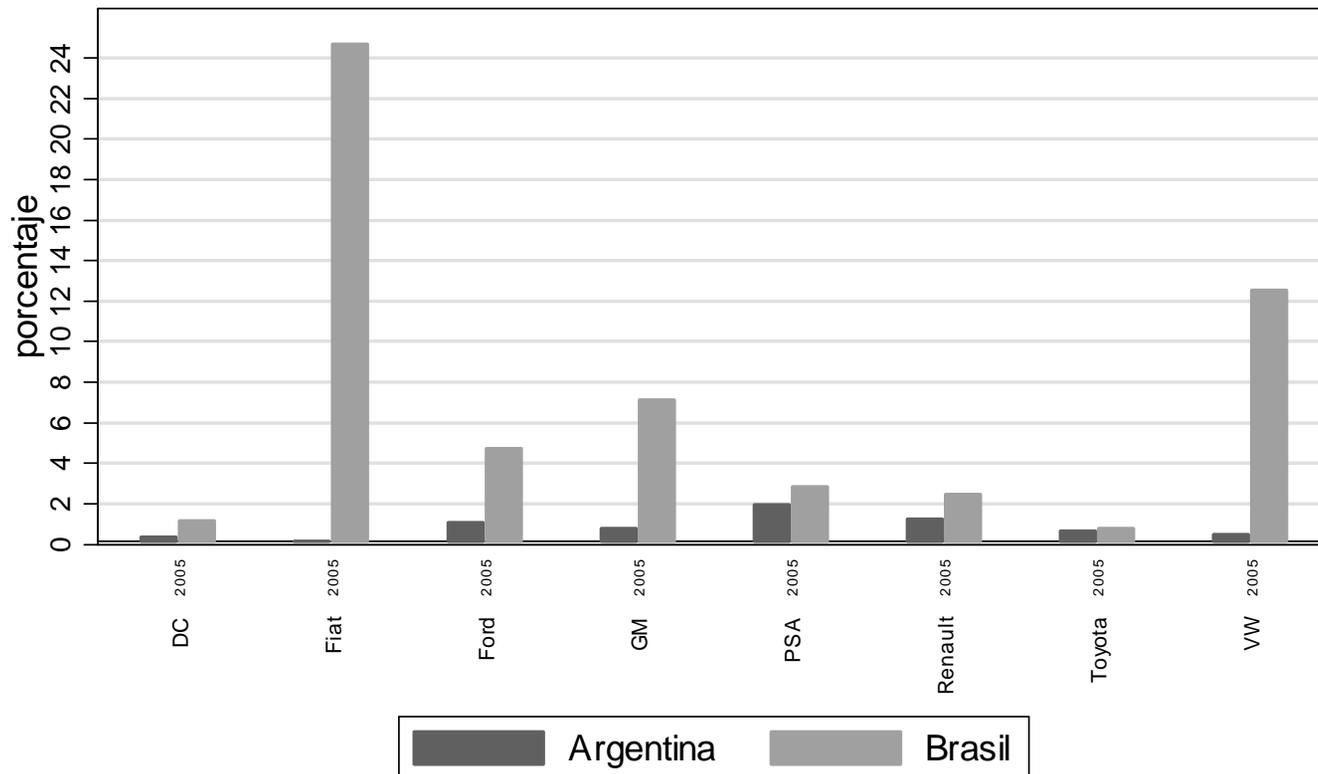
Producción total de automotores por empresa
en 2006



3) Desempeño de la industria

Participación de la subsidiaria en producción de la corporación

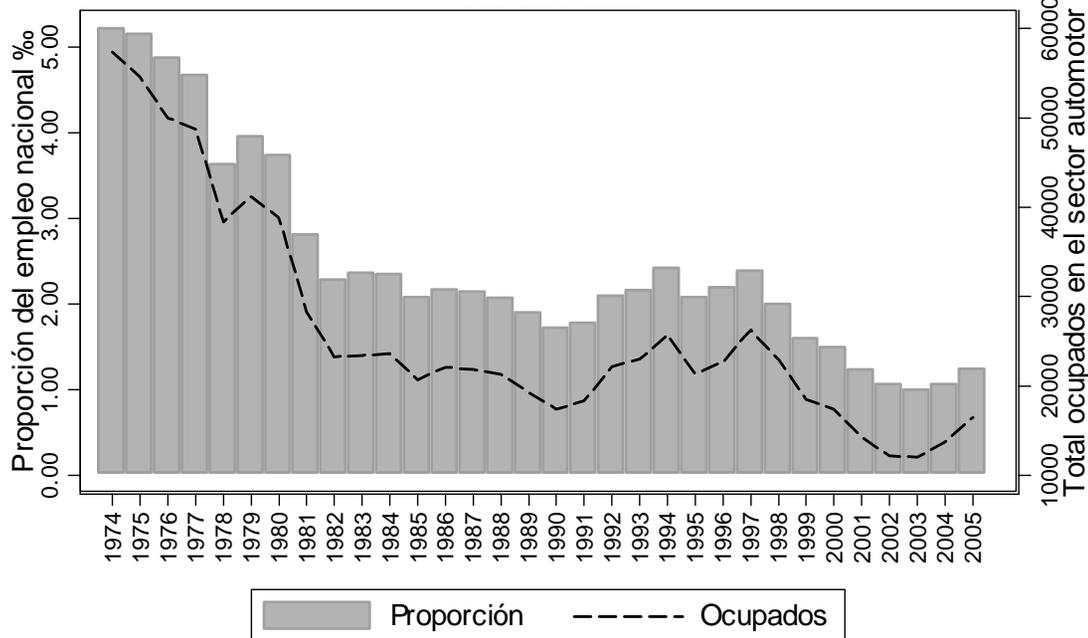
Participación de la subsidiaria en la producción de la corporación en 2005



3) Desempeño de la industria

Empleo en Argentina

Empleo en el sector automotor
Total de ocupados y proporción del empleo nacional
1974 a 2005



Si midiéramos todo el complejo, incluyendo autopartistas de equipo original y de reposición llegamos a 66 mil ocupados en 2005

3) Desempeño de la industria

Empleo en Brasil y Uruguay

- En Brasil también hubo racionalización:
 - Brasil: entre 1980 y 2005, producción automotriz aumentó 100%; empleo se redujo un 30%.
- En Uruguay, cae el empleo por caída de la producción
 - Uruguay: entre 1990 y 1995, la plantilla de trabajadores se reduce un 30%, pero la producción cayó 35%
 - En los años de mayor crecimiento de la industria 1998-2000, más de 10,000 autos por año, no hubieron incrementos en la productividad
 - Recién se reinicia la producción con alguna intensidad en 2006 => se arman 887 autos

3) Desempeño de la industria

Derrames tecnológicos

- Para que existan derrames se necesitan:
 - Vinculaciones fuertes y estables dentro del complejo
 - Que existan actividades de innovación en las terminales y capacidades de aprendizaje en las autopartistas

3) Desempeño de la industria

Derrames tecnológicos: vinculaciones dentro del complejo automotor

- Las terminales argentinas importan más que antes: 59% en 2005, contra 30% en 1999
 - El régimen brasileño favoreció las importaciones desde las terminales y las empresas autopartistas internacionalizadas desde 1996.
 - Brasil, sin embargo, importa relativamente menos autopartes que Argentina (en 2005, Brasil produjo ocho veces más que Argentina, pero importó dos veces más autopartes)
 - El sector autopartista se trasnacionalizó. Por ejemplo, en Brasil: en 2005, 33% de ET, en 1995, 15% de ET.
- Pareciera que los vínculos entre empresas extranjeras y autopartistas (al menos las locales) se ha debilitado.

3) Desempeño de la industria

Derrames tecnológicos: vinculaciones dentro del complejo automotor en Argentina

- *Las terminales dicen...*
 - Las autopartistas locales no están actualizadas tecnológicamente y no cumplen con exigencias de calidad y plazos y no tienen recursos financieros para actualizarse
 - Las terminales cooperan pero no es suficiente
 - Prefieren atraer capital extranjero –*follow sourcing* (pero encuentran problemas en escalas, calidad institucional, etc) o importar

3) Desempeño de la industria

Derrames tecnológicos: actividades de innovación de las terminales

- Son claramente más importantes en Brasil:
 - Fiat: P178 (Palio, Siena, Strada). Diseñó estrategias de modularisation endógenas a la corporación. Coordinó actividades de otras subsidiarias (adaptaciones y cadenas de valor)
 - Ford: Ecosport, modelo brasileño
 - GM: adaptaciones en el centro tecnológico de Brasil para el mercado latinoamericano (Vectra, Meriva)
 - VW: en Brasil diseño el Surán, producido en Argentina con exclusividad. También adaptó el Fox, que ya exporta a Europa
- En Argentina, no hay departamentos independientes de I+D o de diseño de productos

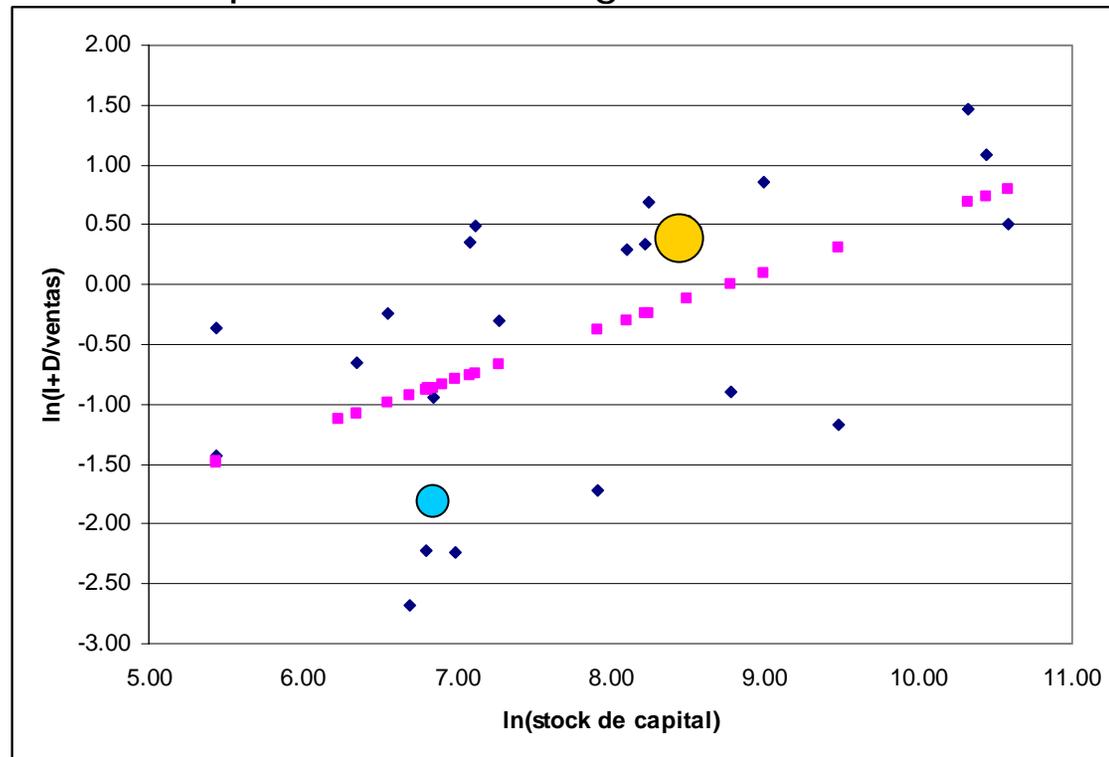
3) Desempeño de la industria

Gastos de I+D de las empresas del complejo de origen estadounidense

- En Argentina gastan menos de 0.2% de las ventas, en Brasil cerca de 1.5%.
 - Controlando por stock de capital, también se gasta más en Brasil

De todas maneras, las subsidiarias americanas del complejo, gastan más en I+D/VA que el promedio nacional.

- En Argentina $0.74\% > 0.48\%$
- En Brasil, $3.55\% > 1.1\%$



3) Desempeño de la industria

Comercio Exterior, Argentina

Brasil penetra cada vez más en Argentina, en 2005 las impo de autos desde Brasil son el 50% de las impo de autos. Deficit con Brasil en autos y autopartes aumento en importaciones

Industria automotriz (CIU 341)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	2466	2689	1273	1544	1592	1194	977	1464	2179
a Brasil	96%	92%	89%	85%	81%	58%	42%	39%	40%
Importaciones	3045	3419	1928	1512	1109	360	959	2170	2998
de Brasil	46%	47%	45%	57%	48%	59%	79%	80%	83%
Saldo Balanza Comercial Total	-579	-729	-656	32	483	834	18	-706	-818
Saldo con Brasil	838	899	350	416	828	461	-296	-1,159	-1,612
Industria autopartista (CIU 343)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	498	539	573	595	519	517	583	766	929
a Brasil	69%	55%	47%	48%	47%	40%	38%	46%	50%
Importaciones	1767	1832	1151	1189	875	498	644	1090	1455
de Brasil	34%	33%	34%	32%	33%	34%	33%	32%	37%
Saldo Balanza Comercial Total	-1269	-1293	-579	-594	-356	19	-62	-324	-526
Saldo con Brasil	-229	-291	-125	-95	-52	39	2	4	-75
Total complejo automotor									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	2964	3228	1846	2139	2110	1712	1560	2230	3109
a Brasil	88%	87%	81%	73%	76%	52%	43%	41%	43%
Importaciones	4812	5250	3080	2701	1984	858	1603	3260	4453
de Brasil	42%	42%	41%	46%	41%	45%	60%	64%	68%
Saldo Balanza Comercial Total	-1848	-2023	-1234	-562	126	853	-43	-1030	-1344
Saldo con Brasil	608	607	225	321	776	500	-294	-1,156	-1,687
Expo a Brasil / Impo de Brasil	1.30	1.28	1.18	1.26	1.94	2.30	0.70	0.44	0.44

3) Desempeño de la industria

Comercio Exterior, Brasil

- Superávit en el complejo (en los dos sectores, pero principalmente debido a un superávit en autos)

Industria automotriz (CIU 341)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	3177	3508	2428	3170	3343	3463	4708	6294	8898
a Argentina	44%	46%	36%	27%	16%	6%	16%	27%	28%
Importaciones	4085	4483	2353	2417	2474	1464	1184	1286	1947
de Argentina	55%	56%	52%	53%	55%	46%	39%	44%	44%
Saldo Balanza Comercial Total	-908	-974	75	753	869	1999	3524	5008	6951
Saldo con Argentina	-838	-899	-350	-416	-828	-461	296	1,159	1,612
Industria autopartista (CIU 343)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	2118	2190	1938	1980	1814	1891	2338	3052	3665
a Argentina	29%	27%	20%	19%	16%	9%	9%	11%	15%
Importaciones	2263	2077	1944	2095	1995	1904	2071	2444	2882
de Argentina	17%	15%	14%	14%	12%	11%	10%	14%	16%
Saldo Balanza Comercial Total	-145	112	-6	-115	-181	-12	267	608	782
Saldo con Argentina	229	291	125	95	52	-39	-2	-4	75
Total complejo automotor									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	5295	5698	4366	5150	5157	5354	7045	9346	12562
a Argentina	38%	39%	29%	24%	16%	7%	14%	22%	24%
Importaciones	6348	6560	4297	4512	4469	3368	3255	3730	4829
de Argentina	41%	43%	35%	35%	36%	26%	21%	25%	27%
Saldo Balanza Comercial Total	-1053	-862	69	638	688	1987	3791	5616	7733
Saldo con Argentina	-608	-607	-225	-321	-776	-500	294	1,156	1,687
Expo a Argentina/Impo de Argentina	0.77	0.78	0.85	0.80	0.51	0.43	1.44	2.26	2.27

3) Desempeño de la industria

Comercio Exterior, Uruguay

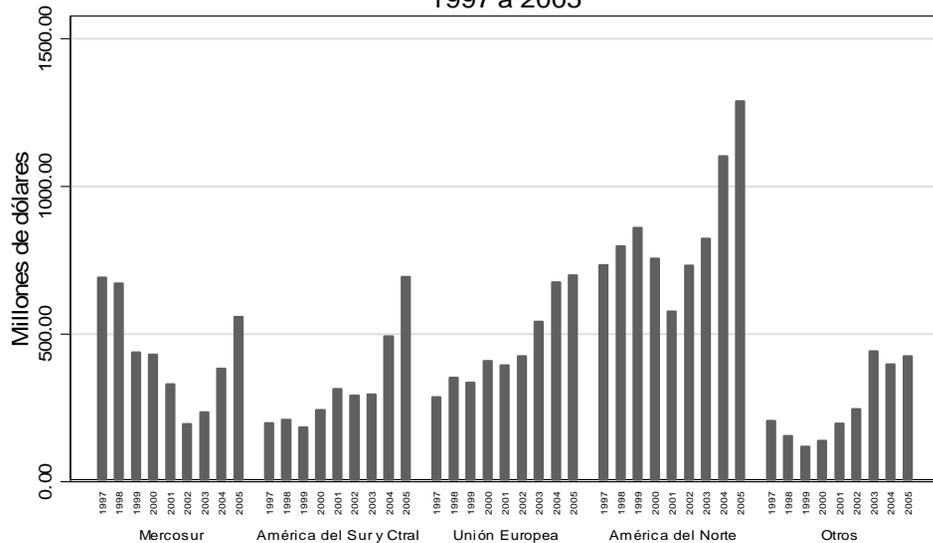
- Las exportaciones de autopartes se realizan a través de empresas solo superavitarias con Argentina (GKN y DANA, exportan ejes a Argentina), y dos que exportan a Argentina, transitoriamente ha existido alguna complementación con Brasil.

Industria automotriz (CIU 341)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	50	117	91	121	83	38	4	11	15
a Argentina	65%	70%	58%	71%	66%	24%	73%	66%	77%
a Brasil	34%	30%	42%	29%	33%	73%	0%	0%	3%
Importaciones	315	348	179	178	141	39	34	93	154
de Argentina	9%	16%	22%	23%	23%	19%	17%	21%	25%
de Brasil	40%	38%	32%	37%	38%	27%	39%	52%	53%
Saldo Balanza Comercial Total	-265	-231	-87	-57	-58	-1	-30	-81	-139
Saldo con Argentina	2	25	13	44	22	1	-3	-12	-26
Saldo con Brasil	-110	-99	-18	-30	-25	17	-13	-48	-82
Industria autopartista (CIU 343)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	24	46	25	23	17	20	24	38	50
a Argentina	91%	96%	91%	93%	90%	83%	80%	79%	78%
a Brasil	5%	2%	6%	4%	5%	11%	14%	15%	13%
Importaciones	89	143	108	114	91	49	33	56	70
de Argentina	18%	22%	17%	16%	10%	9%	9%	8%	9%
de Brasil	28%	23%	17%	16%	19%	29%	45%	43%	51%
Saldo Balanza Comercial Total	-64	-97	-83	-91	-74	-29	-9	-18	-21
Saldo con Argentina	6	13	4	3	6	12	17	26	33
Saldo con Brasil	-24	-31	-17	-17	-16	-12	-12	-18	-29
Total complejo automotor									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones	74	163	116	144	100	58	28	49	65
a Argentina	74%	77%	65%	74%	70%	44%	79%	76%	78%
a Brasil	24%	22%	34%	25%	29%	52%	12%	12%	10%
Importaciones	404	490	286	292	232	88	67	148	224
de Argentina	11%	18%	20%	20%	18%	14%	13%	16%	20%
de Brasil	37%	34%	26%	28%	30%	28%	42%	49%	53%
Saldo Balanza Comercial Total	-330	-328	-170	-148	-132	-31	-39	-99	-160
Saldo con Argentina	9	38	17	48	28	13	14	14	6
Saldo con Brasil	-133	-130	-35	-47	-42	5	-25	-67	-112

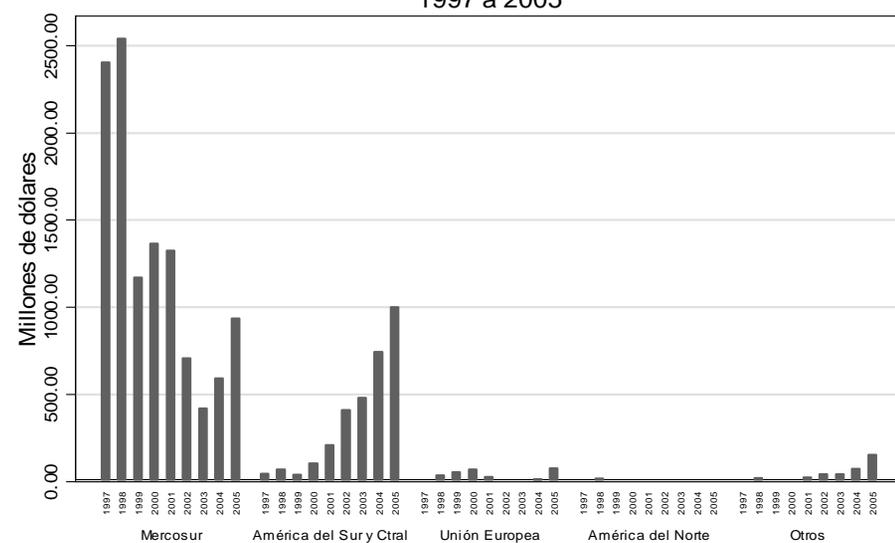
3) Desempeño de la industria

Diversificación de comercio en automóviles

Exportaciones de la industria autopartista brasileña
1997 a 2005



Exportaciones de la industria automotriz argentina
1997 a 2005

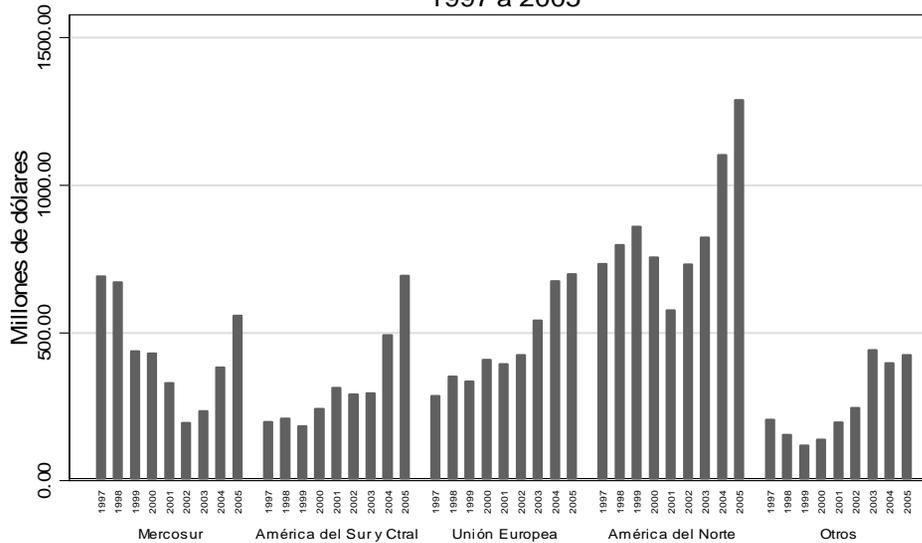


Brasil aumentó las expo a Norteamérica y Europa. En Argentina también crecieron expo a Latinoamérica. Principalmente aumentaron a todas las regiones, especialmente a Latinoamérica (Chile, México y Venezuela) y a Europa (Chile, México y Venezuela).

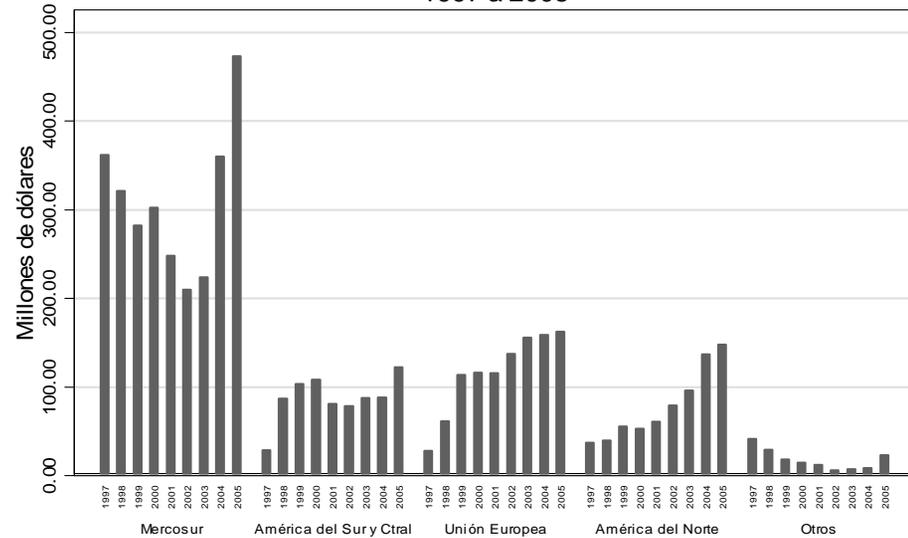
3) Desempeño de la industria

Diversificación de comercio en autopartes

Exportaciones de la industria autopartista brasileña
1997 a 2005



Exportaciones de la industria autopartista argentina
1997 a 2005



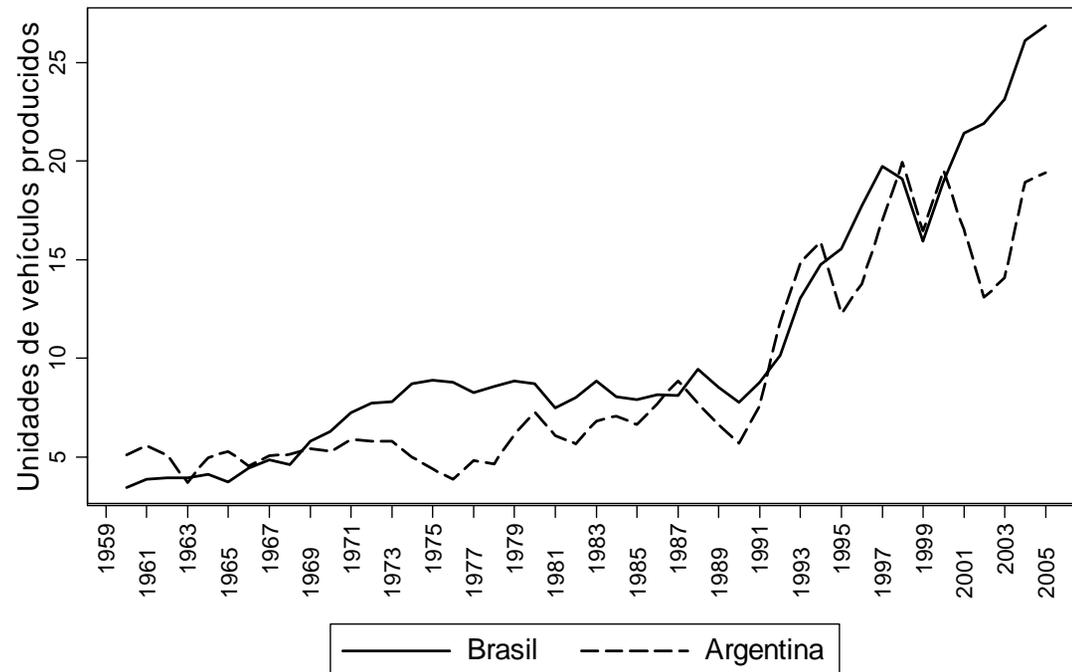
En 2005, el 35% de las exportaciones brasileñas se destinan a la US.
 El comercio de autopartes está más diversificado para los
 MERCOSUR y América del Sur y otros
 dos países
 de destino MERCOSUR (15%)

3) Desempeño de la industria

Productividad de la industria automotriz

- Ambos países cerraron la brecha de productividad con Estados Unidos

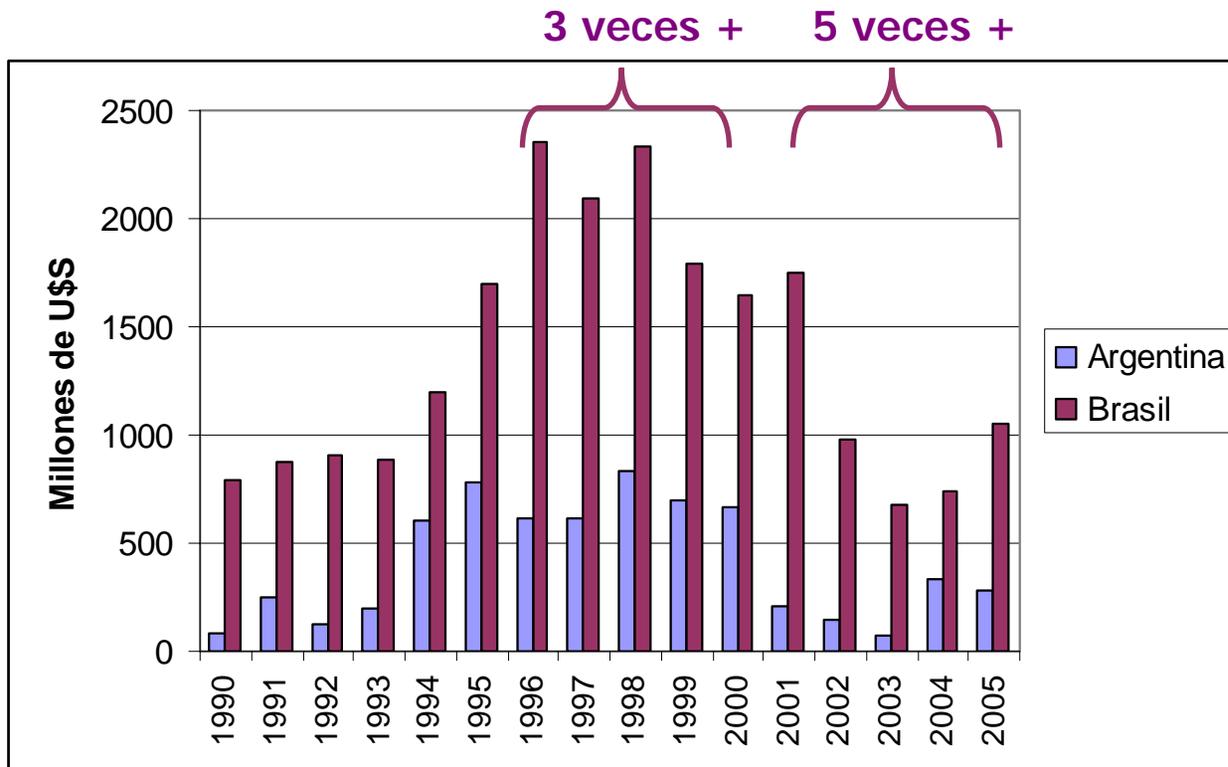
Productividad del trabajo en Argentina y Brasil
1959 a 2005



3) Desempeño de la industria

Inversión en la industria automotriz

- Brasil invierte más que Argentina durante todo el período.



3) Desempeño de la industria

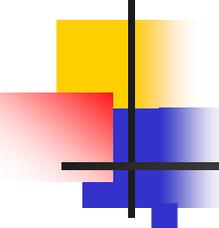
Escalas de producción.

Eficiente >50 mil unidades: Argentina (2) vs. Brasil (15)

Empresa	Modelos de automóviles y/o utilitarios	Argentina 2006				Escala promedio	Año del último lanzamiento (**)	Modelos de automóviles y/o utilitarios	Brasil 2006				Total producción automóviles/ utilitarios (unidades)	Año del último lanzamiento
		>100	50-100	20-50	<20				>100	50-100	20-50	<20		
		25,173							54,780					
Daimler Chrysler (+)	Sprinter				1	19,031	1996	Sólo produce automotores pesados						
Fiat	No produce automotores							2	2	2	4	56,253	2005	
Ford	Focus y Ranger			2		39,393	2000	Fiesta, New Fiesta, Ka y Courier				58,783	2005	
General Motors	Corsa Classic, Corsa II y Grand Vitara		1		2	23,621	2002	Astra, Celta, Corsa Classic, Corsa II, Meriva, Prisma, S-10, Vectra, Zafira, Blazer y Montana				50,017	2005	
Peugeot	206, 307 y Berlingo/Partner			2	1	31,857	1999	C3, Xsara, 206 y Jumper/Boxer				23,922	2003	
Renault	Clio II, Megane y Kangoo			1	2	17,498	2000	Clio II, Megane, Scenic y Master				16,401	2002	
Toyota	Nueva Hilux SW4 y Nueva Hilux pick up		1		1	32,167	2005	Corolla / Fielder				57,991	2004	
Volkswagen	Polo Classic, Suran y Caddy			1	2	15,621	2006	Fox/Spacefox, Gol, Golf, Parati, Polo, Santana, Kombi y Saveiro				91,201	2003	

(+) Tomamos la Sprinter como utilitario aunque en ADEFA se la clasifica en Transporte de Carga. En Brasil esta empresa sólo produce transporte pesado

(**) DC y PSA Argentina lanzaron nuevos modelos en 2007



4) Regulación Nacional Argentina Brasil

Resumen

Nacional

- Argentina:
 - En 1991 régimen de reserva de mercado y comercio compensado;
 - En 2005 decreto 774: reintegro de 7% sobre compras locales p/ plataformas nuevas.
- Brasil:
 - En 1990 "Auto popular" => acuerdos con sindicatos, proveedores y terminales;
 - En 1995 régimen similar al argentino de 1991;
 - Incentivos para relocalización en N y NE del país

4) Regulación Regional Argentina Brasil

Resumen

- Acuerdos intra-bloque
 - En 1994/5: Ouro Preto, establece primeras regulaciones de comercio intra-bloque, habilita la continuación de regímenes nacionales.
 - En 2000 se actualiza el acuerdo del 1994: AEC 35%; comercio administrado tendiente a la flexibilización
 - En 2006 se actualiza el acuerdo del 2000: acuerdo bianual; hace más rígido el comercio intra-bloque
 - Uruguay puede exportar libremente a Argentina y Brasil siempre que se cumplan reglas de origen
- Acuerdos extra-bloque
 - Acuerdo con Chile y México, hoy libre comercio
 - Preferencias con Venezuela, Colombia, Ecuador y Bolivia.

4) Regulación Nacional

Argentina

- Régimen 1991: reserva de mercado con cupos y comercio compensado:
 - Impo con aranceles preferenciales
 - Requisitos de contenido importado máx del 40% y un 25% de compras a autopartistas locales
- Problemas
 - Deficiencias en implementación (*e.g. La forma de calcular las compensaciones permitía importar de extra zona un 50% con arancel preferencial*)
 - No hubo intentos por estimular a las empresas en actividades de conocimiento
 - El monitoreo de cumplimiento de las empresas se hizo de forma errática (*e.g. No habían mecanismos automáticos por desajustes con los compromisos*)

4) Regulación Nacional

Argentina

- Decreto 774/2005: reintegro de 7% sobre compras locales para plataformas nuevas
 - Autopartes con contenido importado máximo de cualquier origen del 30%
 - Con destino a automotores en plataformas nuevas
- Problemas
 - No se llega a todas las autopartista, sólo aquellas que se relacionan con terminales
 - Las terminales no ven a que la política pueda ser positiva debido a:
 - Trabas burocráticas
 - Círculo vicioso= para que haya plataforma nueva debe haber buena red de proveedores

4) Regulación Nacional y Regional

Uruguay

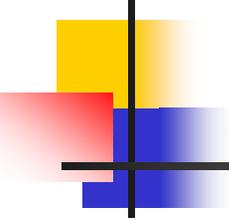
■ Nacional

No se trata de políticas específicas sino para la industria en su conjunto

- Régimen de admisión temporaria (AT)
- Aranceles de importación bajos, con requisitos de contenidos regional.

■ Regional

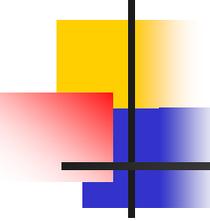
- Protocolos que regulan el comercio bilateral con Argentina y Brasil
 - ACE 57 (entre Argentina y Uruguay)
 - 60° protocolo del ACE 2 (entre Brasil y Uruguay)



4) Regulación Regional

Argentina - Brasil

- Decisión 29/94 – articulado con el régimen de 1991
 - Comercio sin arancel siempre que se respetaran las compensaciones
 - Regionalización de los contenidos locales de autopartes
 - Reglas específicas de comercio sin compensación por empresa
- Resultados:
 - El comercio regional explicaba gran parte del comercio internacional de cada país
 - Habían surgido estrategias de complementación y especialización (autos pequeños en Brasil, medianos en Argentina)
 - Mudanza de autopartistas a Brasil. La industria autopartista corre riesgo de desarticularse



4) Regulación Regional

Argentina - Brasil

- 1er ACE 14 / 2000 válido hasta 2005
 - Arancel extra-bloque de 35% para automóviles, y de 14 a 18% para autopartes.
 - Comercio sin arancel siempre que se respetaran desvíos, que se flexibilizaban hasta desaparecer en 2006
 - Contenido regional del 60% y se establecen también contenidos **locales**.
- 35avo ACE 14 / 2006 válido hasta 2008
 - Tarifas extra-bloque se mantienen
 - Se vuelven a endurecer los desvíos (eran de 2.6 y pasan a ser 1.95)
 - Contenido regional del 60%, pero ya no contenidos locales

4) Regulación Regional

Comparación internacional de tarifas

Las tarifas son altas en la comparación internacional y también en relación a otros sectores de la industria:

En promedio las tarifas para manufacturas en Argentina son 12.5% y en Brasil 14%

Automóviles		Autopartes	
Tarifa Máxima 8703 (último período con información, en general 2005/6, en %)		Tarifa Máxima 8708 (último período con información, en general 2005/6, en %)	
Argentina y Brasil		Argentina y Brasil	
35		18	
Países en desarrollo con tarifas máximas iguales a la Argentina (e.g. Venezuela, Colombia, Ecuador, etc.)		Países en desarrollo con tarifas máximas iguales a la Argentina (e.g. Uruguay)	
6		1	
Países en desarrollo con tarifas menores a la Argentina		Países en desarrollo con tarifas menores a la Argentina	
Ejemplos		Ejemplos	
83		79	
	Chile		Turquía
	6		4.5
	Turquía		India
	10		15
	Paraguay		Indonesia
	20		15
	Uruguay		Venezuela
	23		15
	China		México
	30		15
	Sudáfrica		Colombia
	32		15
Países en desarrollo con tarifas mayores a la Argentina		Países en desarrollo con tarifas mayores a la Argentina	
Ejemplos		Ejemplos	
36		47	
	Malasia		China
	50		25
	México		Sudáfrica
	50		30
	Marruecos		Tailandia
	50		30
	Taiwan		Malasia
	60		35
	Indonesia		Marruecos
	80		50
	Tailandia		Taiwan
	80		60
	India		
	100		
Países desarrollados con tarifas menores a la Argentina		Países desarrollados con tarifas menores a la Argentina	
Ejemplos		Ejemplos	
21		20	
	Japón		Japón
	0		0
	Estados Unidos		Estados Unidos
	2.5		2.5
	Canadá		Canadá
	6.1		8.5
	Israel		Israel
	7		12
	Korea		Korea
	8		8
	Australia		Australia
	10		10
	Unión Europea		Unión Europea
	10		4.5
	Nueva Zelandia		Nueva Zelandia
	17		17

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Heterogeneidad

- Heterogeneidad en las empresas en los niveles de producción e importancia relativa en Argentina y Brasil
- Heterogeneidad en las estrategias de inserción internacional y de complementación productiva

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Clasificación de estrategias

■ Estrategia globales

- Inversión en MERCOSUR responde a lógica internacional de producción para aumentar competitividad global complementando la producción en el MERCOSUR para ganar escala.
- Permitirían supervivencia con menor protección y libre comercio dentro de MERCOSUR

■ Estrategias regionalistas

- Inversiones alentadas por la protección del bloque. Se complementa la producción
- Podrían subsistir en libre comercio en el MERCOSUR

■ Estrategias domésticas

- Producción que aprovecha capacidad instalada y acceso preferencial al MERCOSUR. No complementa
- Serían susceptibles a caída de aranceles y al libre comercio en el MERCOSUR

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Clasificación de empresas

- Toyota, PSA & DC: Estrategias globales
- Ford & VW: Estrategias regionales
- GM, Renault & Fiat: Estrategias domésticas

Empresas	Estrategias	Año de lanzamiento del último modelo producido	Número de modelos exclusivos para MERCOSUR	Proporción de vehículos producidos en plataformas exclusivas para MERCOSUR	Proporción de la producción exportada (en base a unidades)	Proporción de exportaciones a MERCOSUR y México (en base a unidades)	Ratio importaciones / exportaciones (en base a unidades)	Cantidad de mercados	
								exportó algún vehículo	exportó más de 100 vehículos
DC	Global	2007	1	100%	84%	35%	1.58	56	18
Ford	Regional	2000	2	100%	76%	84%	0.77	17	11
GM	Mercado Interno	2002	1	12%	41%	75%	1.25	5	5
PSA	Global	2007	2	50%	43%	69%	0.34	21	14
Renault	Mercado Interno	2000	1	36%	18%	69%	1.92	9	7
Toyota	Global	2005	2	100%	74%	58%	0.15	22	18
VW	Regional	2006	2	70%	67%	96%	2.52	26	6

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Toyota

- ✓ En 2004 eligió Argentina como una de las cuatro bases (junto con Tailandia, Indonesia y Sudáfrica) de producción del proyecto IMV
 - ✓ Tercer estadio del proceso de internacionalización: sistema de producción y distribución desde localizaciones estratégicas
 - ✓ Utiliza el 100% de la capacidad instalada
 - ✓ Complementa el 100% de la producción con Brasil
 - ✓ 74% de la producción se exporta
 - ✓ 100% de las exportaciones a Latinoamérica toda, 42% fuera de mercados preferenciales
- **Estrategia global**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Peugeot

- ✓ En 2006 lanza con exclusividad el sedan 307
- ✓ En 2007 lanza el C4, también con exclusividad
- ✓ En ambos casos poco retraso respecto al lanzamiento mundial
- ✗ La especialización dentro del bloque está en fase de reestructuración. Todavía produce el 206 en las dos locaciones.
- ✗ Exporta el 43% de la producción
 - ✓ Proyección para aumentar las exportaciones en 140% en el 2008
- ✓ 31% de las exportaciones fueron a mercados sin preferencias

→ **Estrategia global**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

DaimlerChrysler

- ✓ Estrategia de customisation: todos los pedidos mundiales de Sprinter con requerimientos especiales se satisfacen desde Argentina
 - ✓ Produce al 80% de su capacidad (en el 2002 lo hacía al 21%)
 - ✓ En 2007 lanzó proyecto NCV 3, para fabricar la nueva Sprinter, hasta ahora sólo producida en Alemania
 - ✓ Complementa producción con Brasil
 - ✓ Exporta el 84% de lo que produce
 - ✓ 65% de expo a regiones sin preferencias
 - × Tiene un alto coeficiente de impo/expo y principalmente impo vienen de Brasil, que pasaría si no hubiera comercio administrado?
- **Estrategia global**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Volkswagen

- ✓ Lanzó el Suran en 2006, con exclusividad para Argentina
 - ✗ No se produce a escala eficiente aun cuando VW produce con 50% de capacidad excedente (un solo turno)
 - ✗ Por cada vehículo que exporta, importa 2.52
 - ✗ Exporta el 96% a mercados con preferencias
 - ✓ Recientemente anunció que produciría la primer pick-up con exclusividad mundial
- **Estrategia regional**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

Ford

- ✓ Primer empresa exportadora
 - ✓ Exporta el 76% de la producción
 - × 84% a mercados con preferencias
 - × Produce en un solo turno
 - × El último modelo lo lanzó en 2000 (Focus)
 - ✓ Estaría impulsando la producción de un nuevo Focus
- **Estrategia regional**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

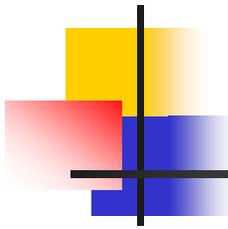
GM y Renault

- ✘ Muy baja complementación y orientación exportadora
 - ✘ Todos los automóviles producidos en Argentina se producen también en Brasil. Sólo exclusividad para utilitarios
 - ✘ Del total producido sólo se exporta el 41% en GM y el 18% en Renault
- ✘ Altos coeficientes impo/expo
- ✘ No se lanzaron modelos recientemente
- ✓ Renault anunció producción de vehículo de alta gama con exclusividad. Además la radicación del Clio (hoy se produce en Brasil)
- ✓ GM anunció que produciría nuevo vehículo, pero no hay detalles
- ➔ **Estrategia doméstica**

5) Estrategias de las subsidiarias argentinas

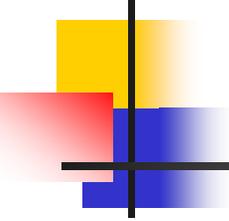
Fiat

- × Sólo produce motores y cajas de cambios
 - ✓ Se anunciaron planes de producción de 4x4 en joint venture con Tata
 - ✓ Se anunció que se volvería a producir el Siena (que en Argentina dejó de producirse en el 2001/2)
- ¿Estrategia regional?: ¿Complementación vertical o actitud "oportunista" para poder importar vehículos de Brasil?



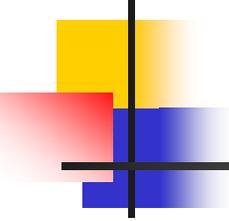
5) Conclusiones

- La situación de la industria es mejor que en el pasado
- Se ha avanzado, de manera heterogénea, en la adopción de estrategias basadas en la complementación regional y, en menor medida, en lógicas globales
- Pero los objetivos de política se han cumplido de manera menos satisfactoria (esto es más cierto para Argentina y Uruguay)



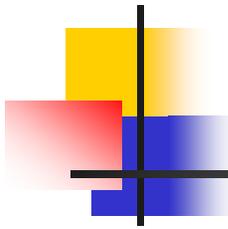
5) Conclusiones

- ¿Qué políticas podrían instrumentarse para mejorar este panorama?
- ⑩ Los países del MERCOSUR se encuentran limitados en cuanto a los instrumentos de política que pueden utilizar individualmente, por lo que se debería converger en una política automotriz común para todo el bloque.
- ⑩ Sin embargo, los tres países poseen diferentes niveles de producción, exportaciones y competitividad, lo que dificulta la adopción de reglas regionales. Aunque esto también se puede aprovechar en el diseño de estrategias.



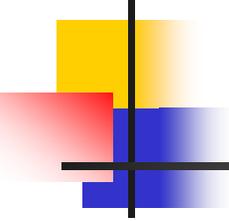
5) Conclusiones

- ⑩ El apoyo al sector autopartista contribuiría a mejorar el saldo de balanza comercial, aumentaría los niveles de empleo (la industria automotriz absorbe cada vez menos empleo por la creciente automatización), y lograría que participara de la cadena de valor de manera de provocar efectos derrame.
- ⑩ En el caso de Uruguay, esto podría también facilitar una inserción menos dependiente de regulaciones especiales en la cadena de valor regional.



6) Recomendaciones de políticas

- Restricciones para el diseño
 - Deben acompañar a las estrategias globales de las MNC
 - Debe contemplar la existencia de reglas OMC
 - Además, deben favorecer la integración del mercado regional => Complementar mercados antes que competir por mercados
 - Sin estos requisitos, las políticas resultarán insostenibles y se impondrán reveses que acentuarán la baja previsibilidad del ambiente de negocios



6) Recomendaciones de políticas

- Dar previsibilidad a las reglas de juego avanzando en un régimen regional permanente, con reglas que fijen una gradual liberalización del comercio intrazona
- Armonizar incentivos y adoptar políticas comunes en materia de desarrollo de proveedores, innovación, etc.
- Fomentar los esquemas de complementación y las estrategias basadas en modelos o plataformas exclusivas
- Revisar los niveles del arancel externo, especialmente en automóviles
- Avanzar en acuerdos de libre comercio con otros mercados, en particular en América Latina y África