

# Secretaría General



**ALADI**

Asociación Latinoamericana  
de Integración  
Associação Latino-Americana  
de Integração

ALADI/SEC/Estudio 114  
14 de julio de 1998

## **Estudios Sectoriales**

# **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

**TOMO I**

**Secretaría General**



## INDICE

	<b>Pag.</b>
<b><u>TOMO I</u></b>	
<b>ESTUDIOS SECTORIALES – INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>	
PRESENTACION .....	1
CAPÍTULO I – INTRODUCCION .....	3
CAPITULO II – SITUACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL .....	6
CAPITULO III – EL COMERCIO REGIONAL DEL SECTOR AUTOMOTOR .....	9
3.1. Análisis general del comercio .....	9
3.2. El comercio de vehículos .....	16
3.3. El comercio de componentes .....	19
CAPITULO IV – LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO AUTOMOTOR EN LOS PAISES DE ALADI .....	25
4.1. ELMERCADO COMUN DEL SUR – MERCOSUR .....	25
4.1.1. ARGENTINA .....	29
4.1.2. BRASIL .....	41
4.1.3. URUGUAY .....	54
4.1.4. PARAGUAY .....	59
4.2. LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES – CAN .....	61
4.2.1. COLOMBIA .....	62
4.2.2. VENEZUELA .....	68
4.2.3. ECUADOR .....	75
4.2.4. PERU .....	80
4.2.5. BOLIVIA .....	83
4.3. DEMAS PAISES DE ALADI .....	85
4.3.1. CHILE .....	85
4.3.2. MEXICO .....	90

	<u>Pág.</u>
CAPITULO V – COMENTARIOS DE CARÁCTER GENERAL .....	98
5.1. Notas sobre producción y comercio de vehículos .....	98
5.2. Notas sobre competitividad .....	101
5.3. Notas sobre empresas establecidas .....	102
CAPITULO VI – PREFERENCIAS OTORGADAS Y ARANCELES VIGENTES .....	104
6.1. Acuerdos de Alcance Regional .....	104
6.2. Acuerdos de Alcance Parcial .....	104
6.3. Explicación del cuadro de preferencias adjunto en soporte magnético .....	106
6.4. Explicación del cuadro de gravámenes de impor- tación adjunto en soporte magnético .....	107
CAPITULO VII – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	109
 <b>ANEXOS</b>	
CUADROS GENERALES .....	113
CUADROS DE PAISES .....	131
DIRECTORIO DE CAMARAS Y ASOCIACIONES AUTOMOTRICES .....	171
 <b><u>TOMO II</u></b>	
DISPOSICIONES LEGALES DE LOS PAISES DE ALADI	

## P R E S E N T A C I O N

El presente informe complementa los estudios que viene realizando la Secretaría General en materia de inversiones, comercio e industria y, por otra parte, cumple con lo solicitado por empresarios del ramo para que los países puedan disponer de información especializada del sector automotor en apoyo a las negociaciones en el ámbito de ALADI, particularmente las que se efectúan entre el Mercado Común del Sur y la Comunidad Andina de Naciones.

El informe contiene siete Capítulos, el primero trata sobre los aspectos generales del estudio y su alcance; el segundo presenta el panorama mundial en el que se desempeña el sector actualmente; el tercero analiza el comercio general en el ámbito de ALADI; el cuarto informa sobre la producción y el comercio de la industria automotriz en cada uno de los países miembros; el quinto proporciona comentarios de carácter general sobre competitividad y coincidencia de empresas establecidas en el área; el sexto ofrece información desagregada sobre las preferencias que cursan entre los países miembros y, asimismo, sobre los aranceles vigentes en cada uno de ellos; finalmente, el séptimo contiene las conclusiones que se desprenden del trabajo.

Forman parte del estudio dos unidades de soporte magnético (disquete), los cuales contienen información sobre las preferencias convenidas por los países en los diferentes acuerdos suscritos que incluyen el sector y los aranceles nacionales actualmente vigentes.

La información sobre comercio exterior disponible en la Secretaría General ha sido proporcionada oficialmente por las siguientes entidades:

- Instituto Nacional de estadísticas y Censos (INDEC) de la Argentina.
- Instituto Nacional de Estadística (INE) de Bolivia.
- Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo de Brasil
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) de Colombia.
- Dirección Nacional de Aduanas de Chile.
- Banco Central del Ecuador.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) de México.
- Banco Central del Paraguay.
- Superintendencia Nacional de Aduanas de Perú.
- Banco Central de la República Oriental del Uruguay.
- Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI) de Venezuela.

Si bien existen limitaciones para proporcionar recomendaciones específicas en una actividad en la que intervienen grandes actores nacionales e internacionales con un dominio muy amplio del escenario en el que se desenvuelven, sin embargo, la Secretaría General considera que el estudio será de utilidad, tanto para los operadores económicos como para las autoridades involucradas.

Las conclusiones que se presentan podrán enriquecerse con los aportes de empresarios y autoridades especializadas en el tema, bajo cuya orientación se podrán planificar y ejecutar acciones integradoras destinadas a cumplir con el objetivo señalado.

El estudio fue elaborado por el Departamento de Promoción Sectorial, Sector Sectores Productivos, de la Secretaría General de la ALADI.

## CAPITULO I

### INTRODUCCION

El presente estudio comprende a los vehículos automóviles identificados en Capítulo 87 de la Nomenclatura Arancelaria de la Asociación (NALADISA), la misma que se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA). Adicionalmente incluye las posiciones arancelarias de partes y componentes más importantes, cuyo comercio está predominantemente destinado al sector automotor.

La nómina arancelaria de los productos que comprende el estudio es la siguiente:

NALADISA	DESCRIPCIÓN
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Coches de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida n° 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("brek" o "station wagon") y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).
87.06	Chasis de vehículos automóviles de las partidas n° 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas n° 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.

NALADISA	DESCRIPCIÓN
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas n° 87.01 a 87.05.
7320.10	Ballestas y sus hojas.
8407.33	Motores de émbolo (pistón) alternativo del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos del Capítulo 87. De cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 1000 cm <sup>3</sup> .
8407.34	De cilindrada superior a 1000 cm <sup>3</sup> .
8407.90	Los demás motores.
8408.20	Motores del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos del Capítulo 87.
8409.91	Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón) de encendido por chispa.
8409.99	Las demás.
8413.30	Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compresión.
8483.10	Arboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas.
8511.10	Bujías de encendido.
8511.30	Distribuidores; bobinas de encendido.
8511.40	Motores de arranque, aunque funcionen también como generadores.
8511.80	Los demás aparatos y dispositivos.
8512.20	Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual.
8544.30	Juegos de cable para bujías de encendido y demás juegos de cables del tipo de los utilizados en los medios de transporte.



La información que se presenta está referida a datos promedio de los tres últimos años con información disponible, lo cual permite una apreciación de la situación actual del comercio, evita oscilaciones interanuales que afectan series estadísticas chicas y da uniformidad a la información para disponer de datos comparables entre los países.

Las disparidades que se puedan encontrar entre las cifras de exportación e importación registradas en los cuadros se deben fundamentalmente a tres factores: primero, la información de las exportaciones consignan datos FOB y la de las importaciones valores CIF, es decir estas últimas incorporan costos adicionales de las mercaderías como fletes, seguros, etc. que no figuran en las primeras; segundo, el período de registro de las mercaderías en los países de origen y destino pueden no coincidir, particularmente en los inicios o fines de año; y tercero, pueden existir despachos no debidamente registrados. En estos casos se prefirió comentar los datos de exportación que tienen una mayor fidelidad.

La información que posee la Secretaría General se encuentra en dólares americanos corrientes y ésta se la procesa y analiza en forma complementaria con la que fue recogida directamente de las entidades de cúpula empresariales del sector de los países, la misma que está referida a datos de producción y de comercio interno y externo expresados en unidades físicas. En el caso de los componentes, si bien los países también cuentan con datos en valores corrientes, se debe considerar que los de la Secretaría corresponden a cifras promedio de los tres últimos años disponibles y la mezcla de productos es diferente, según el alcance explicado en el inicio de este Capítulo.

## CAPITULO II

### SITUACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

El cuadro N° 1 muestra un extracto de la flota y producción de vehículos de algunos países seleccionados y de su lectura se pueden extraer algunas conclusiones de carácter general importantes para el estudio.

La producción mundial de vehículos en 1995 alcanzó a 50,2 millones de unidades, habiendo sido los mayores fabricantes EE.UU. y Japón, que juntos sumaron el 44% de la misma. Por su parte, la participación conjunta de los tres principales países productores de la ALADI (Argentina, Brasil y México) significó aproximadamente el 6% del indicado total y la de Corea del Sur sola casi llegó a esa proporción, dado que fue 5%.

Estados Unidos de Norte América es el país cuya existencia de automóviles por persona es la más alta, pues en 1994 esta proporción fue de 1.3 habitantes por vehículo. Este coeficiente para los otros países desarrollados que figuran en el cuadro se situó entre el 1.8 y 1.9 h/v. Comparativamente, el parque de vehículos automóviles para esos tres países de la región osciló entre 10,9 h/v en Brasil a 6,0 h/v en Argentina y resulta importante observar que el de Corea del Sur se situó en este entorno, 6,1 h/v.

En el ámbito de producción, los cinco países industrializados, considerados en primer término en el cuadro, representaron en 1992 el 69% y en 1995 el 64% del total global, lo cual significa una disminución de 5 puntos en el período. Mientras que entre esos mismos años los citados países de ALADI incrementaron su producción de 5% a 6% y Corea del Sur de 4% a 5%.

En ese lapso, el parque automotor de los cinco países mayores indicados se mantuvo en el orden del 58% de la existencia mundial de vehículos e igualmente las flotas que se sitúan en Brasil, México y Argentina, que permanecieron en el entorno del 5% y Corea del Sur en 1% de ese total.

Esto explicaría el mal momento por el que atraviesa la industria automotriz tradicional, pues de acuerdo con información especializada, las grandes ciudades tienen sus carreteras congestionadas sin expectativas y los países del primer mundo se encuentran con los mercados saturados y las empresas operando muy por debajo de su capacidad instalada <sup>1</sup>. El crecimiento de la demanda de los países en desarrollo no representa una solución, pues se asegura que la verdadera causa de esta crisis es el gran crecimiento de la producción en las economías emergentes, lo cual hecha por tierra precios y utilidades en todos los mercados.

---

<sup>1</sup> En 1996 se aprovechó el 73% de la capacidad instalada. Esto fue peor en algunas regiones, Europa Occidental estuvo 33% por debajo de su capacidad, Japón 50% y Norte América 21%- T. Ec. 10.05.97

Se indica que en la zona Asia-Pacífico, ahora dentro de los más grandes productores de automóviles, se podrá añadir una producción extra de 6 millones de vehículos en los próximos cinco años<sup>2</sup> y, en ciertos países latinoamericanos, donde las principales empresas del mundo se encuentran realizando inversiones millonarias, la producción se incrementará al doble<sup>3</sup>.

En la parte social esto es tanto más delicado, pues en 1996 las cincuenta firmas más grandes del sector daban empleo a más o menos 2,5 millones de personas y un número tres veces mayor estaba ocupado en empresas que proporcionan partes a las ensambladoras y en otras que ofrecen servicios automotores.

No obstante, a nivel político se empieza a pensar que los problemas de polución pueden ser peores que los de mantener los puestos de trabajo de las industrias automotrices. En ese orden de ideas, los vehículos a energía eléctrica parecerían ser una solución y representarían un nuevo producto para las fabricas automotrices<sup>4</sup>, sin embargo, se piensa que por muchos años éstos no tendrán un impacto comercial comparable.

Adicionalmente a lo comentado, se debe tomar nota que el Acuerdo sobre Inversiones Comerciales de la OMC determina la eliminación de ciertas exigencias nacionales actualmente vigentes, como las de integración e intercambio compensado, hasta principios del 2000.

Donde más afecta esta realidad es en Europa, dado que se ve con gran preocupación la competencia japonesa y surcoreana, razón por la cual muchas firmas se encuentran efectuando grandes alianzas con las que antes eran sus competidoras<sup>5</sup>, otras han tenido que cesar o se encuentran absorbidas por compañías colegas, destruyendo mitos tradicionales de orgullo nacional, mientras que algunas otras invocan fuertemente la protección de sus gobiernos.

De otro lado, se señala que una de las virtudes de la globalización radica en el crecimiento de la productividad y desde luego de la prosperidad general, por lo que las empresas más eficientes sacarán ventajas y para ello estarán dispuestas a localizarse en lugares donde obtengan el mejor retorno a sus inversiones.

Esa necesidad de una mayor eficacia productiva está haciendo que las empresas terminales y de componentes desarrollen nuevos productos y racionalicen sus producciones, como sucede con los nuevos chasis básicos con capacidad de soportar diferentes modelos de vehículos y, asimismo, que implementen nuevos sistemas de trabajo, como es el caso de operaciones conjuntas terminales/proveedores para montar componentes en las factorías donde se ensamblan vehículos.

---

<sup>2</sup> La crisis financiera que afecta el sudeste asiático podría alterar estos programas.

<sup>3</sup> Fiat, Ford, VW, Chrysler, Toyota, Honda, Peugeot, Renault y Mercedes-Benz se encuentran realizando grandes inversiones para tomar ventajas en el MERCOSUR - 16 mil millones de dólares - y doblar la producción sobre los 2,5 millones de unidades hasta el año 2000.

<sup>4</sup> Daimler Benz, que produce un avanzado vehículo de este tipo, recientemente compró acciones de una importante firma canadiense de "fuel cells", sin embargo, se piensa que los carros eléctricos no tendrán un impacto comercial por mucho años, lo que sería tarde para dar solución a la industria de actualidad.

<sup>5</sup> Actualmente se tiene la asociación de dos colosos automotrices como son Daimler Benz y Chrysler, que juntos acusaron ventas por 130 MMM el pasado año. Asimismo, la compañía inglesa Rolls Royce fue adquirida por VW.

Este delicado panorama, de un contexto extraordinario de competencia y productividad, permite apreciar el marco internacional en el que la industria automotriz de la región debe desarrollarse y consolidarse.

## CAPITULO III

### EL COMERCIO REGIONAL DEL SECTOR AUTOMOTOR

#### **3.1. Análisis general del comercio**

Este Capítulo trata sobre los aspectos más relevantes del comercio externo de la región en conjunto. El análisis considera de manera separada al sector como tal, a los vehículos y a los componentes. En los tres casos se ofrecen comentarios respecto al intercambio general e intrarregional.

##### **3.1.1. Comercio global del sector automotor.**

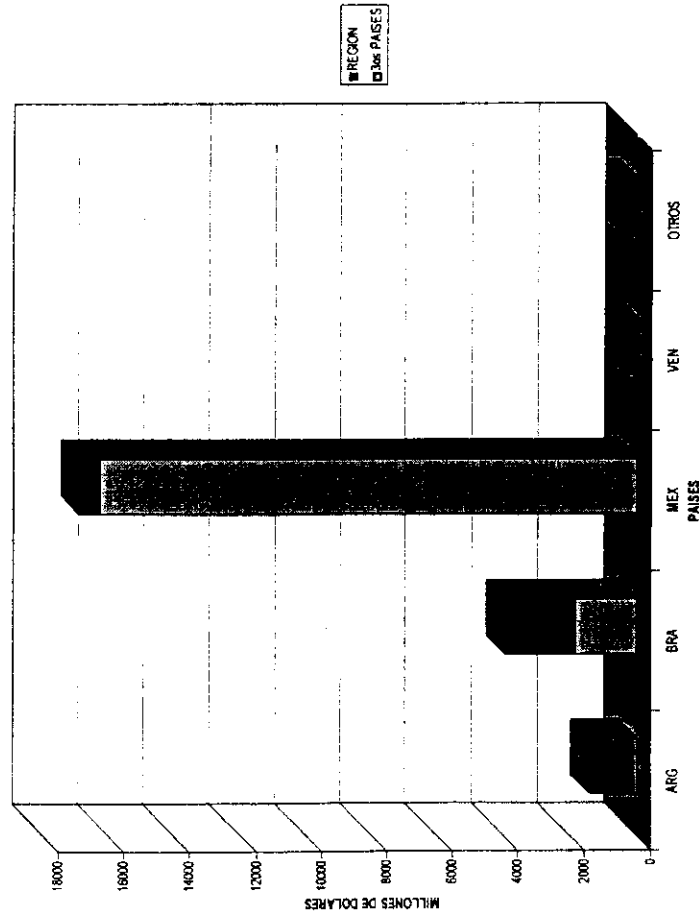
En los valores promedio anual de los tres últimos años con información disponible el comercio global del sector automotor del área alcanzó la importante cifra de \$US 44.207 millones, de ésta 23.038 millones correspondieron a exportaciones y 21.169 a importaciones, habiéndose obtenido, por lo tanto, un superávit de \$US 1.869 millones. Sin embargo, es necesario aclarar que este saldo se debe fundamentalmente al intercambio favorable de México con EE.UU., puesto que el resto de países tuvo sendos déficit, los que en algunos casos resultaron ser de bastante significación

Según se puede observar en el cuadro N° 2, el valor de las exportaciones del sector automotor significó aproximadamente el 11% de las exportaciones y el 10% de las importaciones globales de la región.

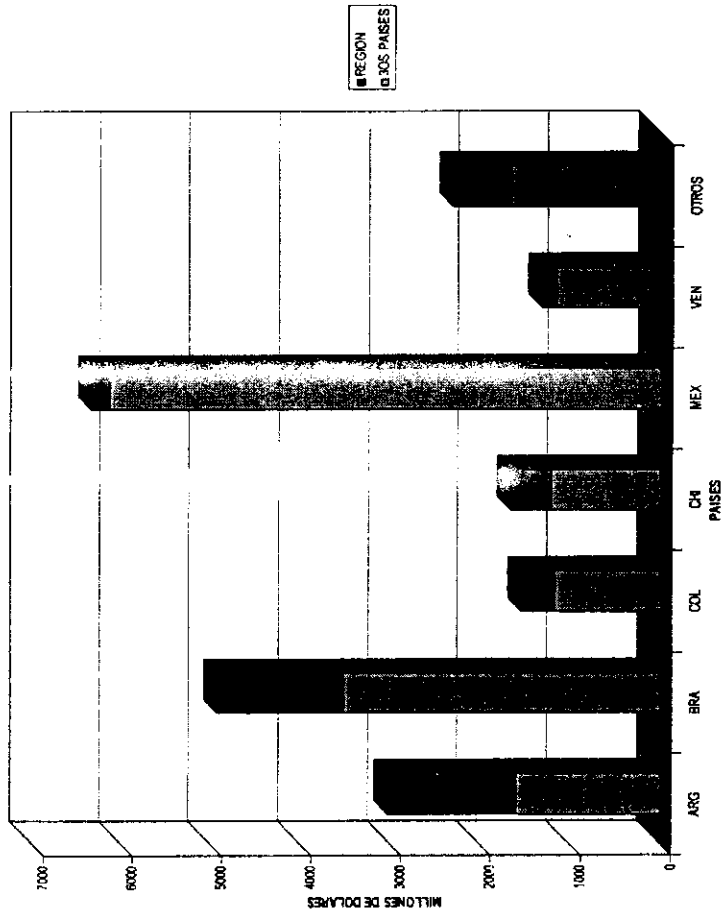
Por lo tanto, una primera conclusión sería resaltar la gran importancia del sector en la actividad comercial de los países miembros de la Asociación.

Desde el punto de vista individual se distingue México, por el significado que tuvieron sus ventas totales automotrices en el marco de su comercio exterior, pues éstas llegaron a representar el 22% de sus exportaciones globales, muy por encima del promedio regional antes indicado. Otros países para los cuales las exportaciones tuvieron un valor relativo importante son Brasil, Argentina y Uruguay, cuyas ventas del sector equivalieron al 9%, 7% y 6% de sus respectivas exportaciones globales. Para el resto de países éstas exportaciones no tuvieron relevancia en el marco de sus correspondientes economías.

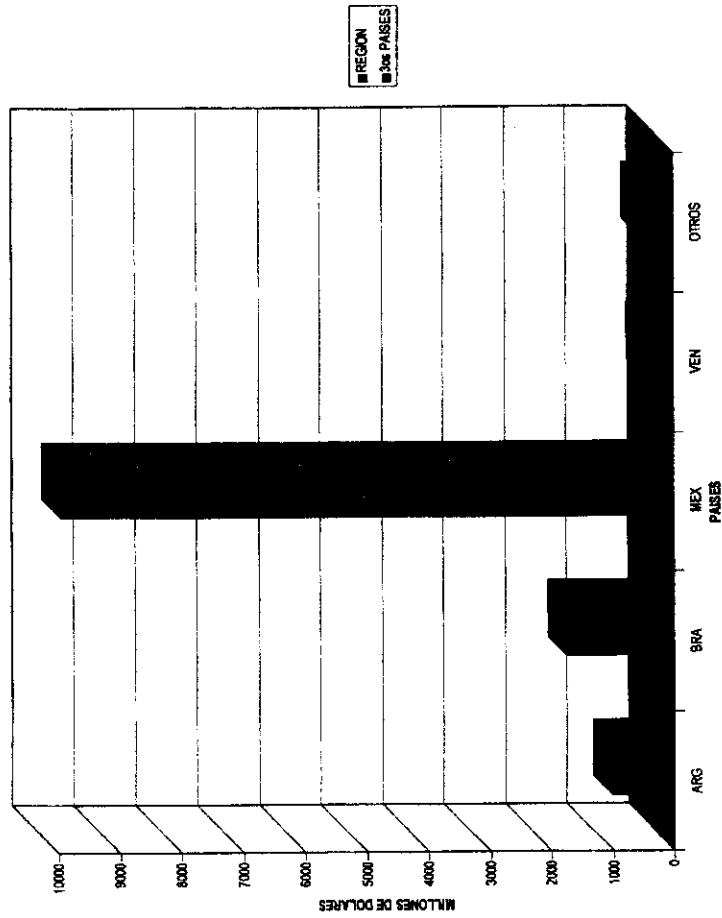
**GRAFICO 1 - EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



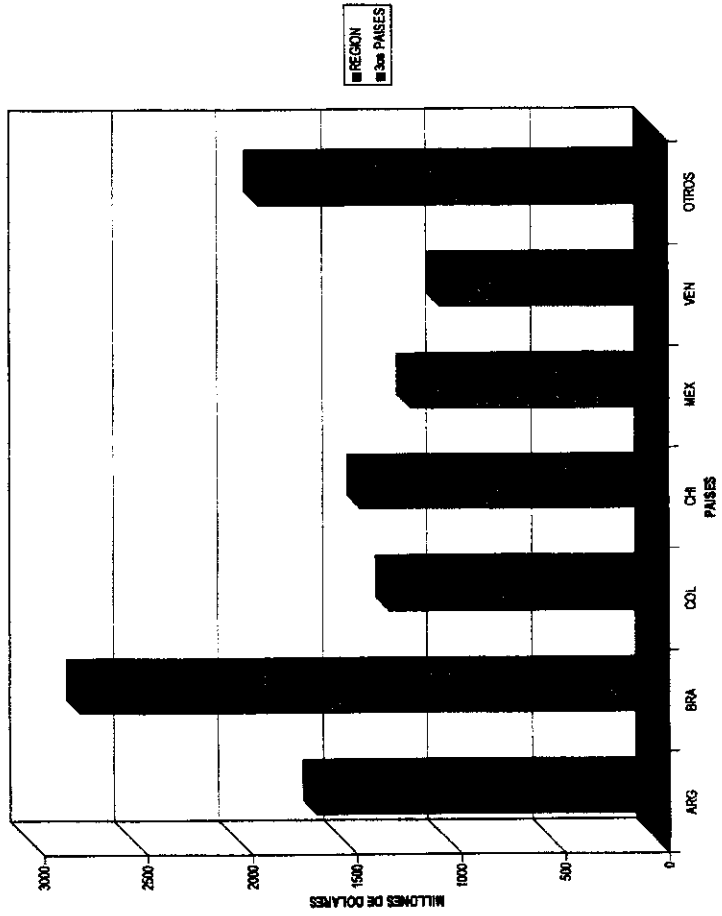
**GRAFICO 2 - IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



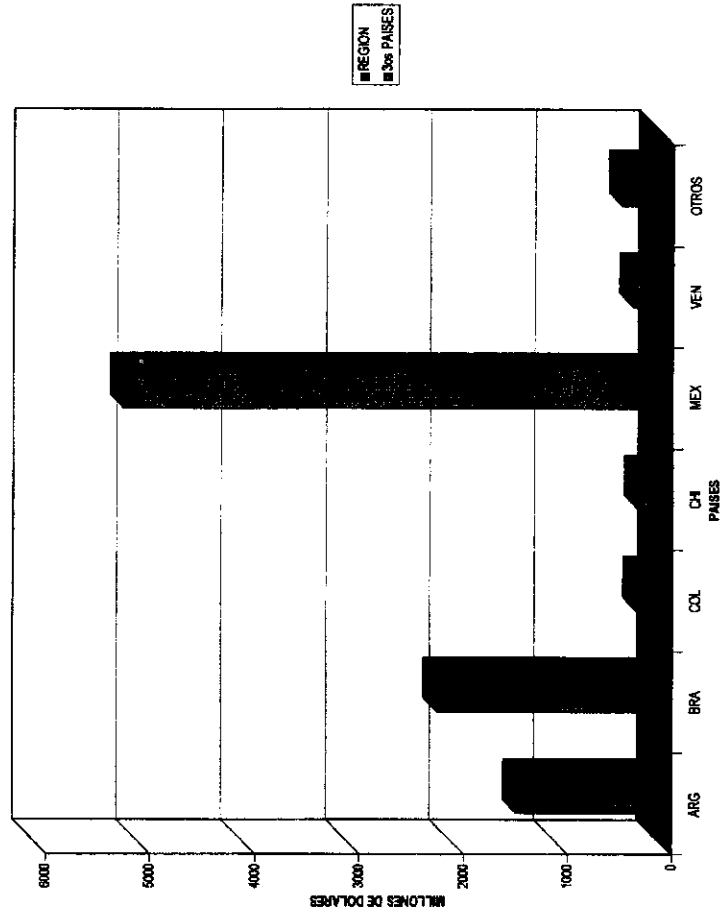
**GRAFICO 3 - EXPORTACIONES DE VEHICULOS**  
Promedio de los 3 últimos años disponibles



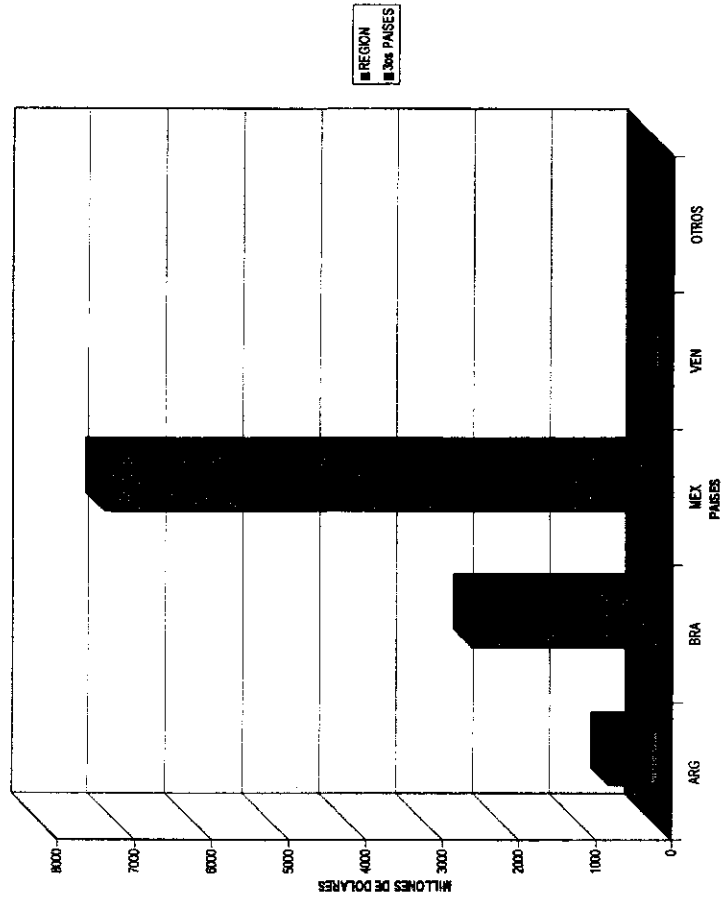
**GRAFICO 4 - IMPORTACION DE VEHICULOS**  
Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 6 - IMPORTACIONES DE COMPONENTES**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 5 - EXPORTACION DE COMPONENTES**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles





Por el lado de las importaciones el sector tuvo un gran significado en el comercio exterior global de todos los países. El único país que contó con un indicador menor al promedio regional fue México (8%). Para Bolivia y Ecuador este indicador llegó a 17% en ambos casos, cifra por demás relevante.

Los cuadros Nos. 3 al 5 representan a los cuadros maestros del estudio. Estos han sido procesados y desdoblados en otros cuadros y gráficos que se citan oportunamente con el fin de facilitar el análisis.

En ese entendido, el cuadro N° 6 nos muestra que México, Brasil y Argentina sumaron en valores promedio el 97% de las exportaciones y el 68% de las importaciones totales automotrices realizadas por la región, resaltando México, que representó el 74% de las ventas y el 30% de las compras totales del área.

Con relación al comercio extrarregional, equivalente al 80% de las exportaciones y al 78% de las importaciones realizadas por los países miembros de la Asociación en el sector automotor, es necesario referirse al cuadro N° 10, donde sobresale EE.UU., al cual estuvieron dirigidas el 66% de las exportaciones, seguidamente la Unión Europea (UE), que captó el 5%, mientras que otros países, englobados en la denominación "Resto del mundo" aceptaron el 7% del total de ventas de la región.

El caso de EE.UU. es especial, pues el 62% de lo exportado por la región correspondió a México, por lo que sólo el 4% fueron exportaciones del resto de países con ese destino.

Con referencia al origen de las importaciones procedentes de terceros países, sobresalen las provenientes de EE.UU., país del cual se realizó el 35% del total de compras de la región; de la UE provino el 23% y de Japón el 13%. Nuevamente hay que referirse de manera particular a EE.UU., pues el 24% del total indicado estuvo dirigido a México, quedando, en consecuencia, solamente un 11% destinado al resto de países.

De lo expuesto se deduce el poco significado que tuvieron la UE y Japón para las exportaciones de la región, en tanto que éstos fueron importantes como proveedores de la misma.

### **3.1.2. El comercio intrarregional del sector automotor.**

En el ámbito regional el comercio automotor del conjunto de países tuvo una gran relevancia, dado que tanto las exportaciones como las importaciones representaron aproximadamente 14% del comercio total intrarregional. Ver cuadro N° 2.

En cuanto al peso del sector en el comercio individual, resaltan los coeficientes de exportaciones automotrices resultantes de México y Brasil, notoriamente superiores al promedio regional, 23% y 21% de sus ventas globales respectivas en la zona. En segundo orden se sitúan las relaciones de Argentina y Uruguay con 14% y 10% de sus exportaciones respectivas, en un tercer nivel las de Ecuador y Venezuela con 8% en ambos casos y, el resto de países, con indicadores menores.

Refiriéndonos a las importaciones, se debe mencionar en primer término a Argentina, para la cual sus compras de bienes automotores representaron el 23% de su total importado de la región, seguidamente a Brasil, Colombia, Ecuador y Uruguay, con coeficientes entre 13% y 14%, que se ubicaron en el entorno del promedio regional. Los restantes países mantuvieron relaciones menores (entre 5% y 12%), aunque, como se dijo, no por ello poco importantes en su intercambio con la región.

Por otra parte, según se observa en cuadro N° 6, los tres países mayores del área detentaron el 87% de las ventas intrarregionales. Otro país que tuvo una participación importante en estas ventas fue Venezuela (5%). Las importaciones provenientes del área estuvieron más distribuidas, principalmente entre Argentina y Brasil, que juntos importaron el 61%, y Chile, Colombia, México y Uruguay que compraron el 26% del total intrarregional.

El cuadro N° 9 refleja con más precisión el significado que tuvo la región para el mismo sector. De lo observado se concluye que para todos los países, con excepción de México, que sólo concretó el 4% de sus ventas en los países de la Asociación, las exportaciones a la zona tuvieron un lugar preferencial, pues éstas pasaron del 53% de las ventas automotrices nacionales en todos los casos.

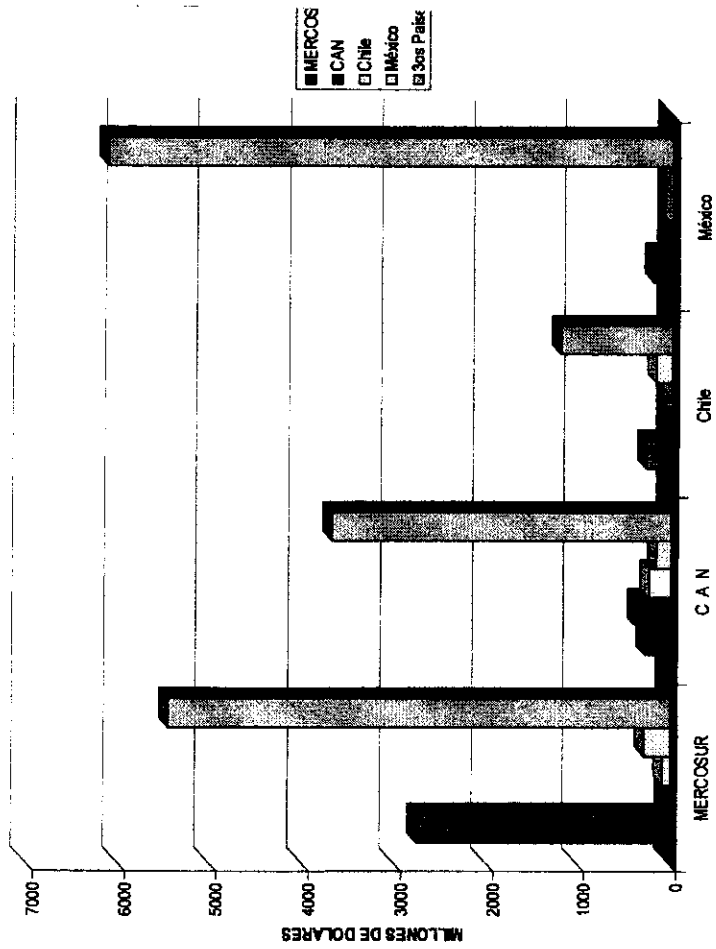
En el contexto de las importaciones originarias de la propia región no se nota tanta concentración, puesto que se pueden distinguir tres niveles; en orden inverso el primero corresponde a México, que tuvo la relación de compras intrarregionales más baja (3%); el segundo a Bolivia, Perú y Venezuela, con una participación entre 12 y 16%, y el resto de países, con indicadores más altos, pues ellos oscilaron entre 24% y 59%.

### **3.1.3. El comercio del sector automotor entre la CAN y el MERCOSUR.**

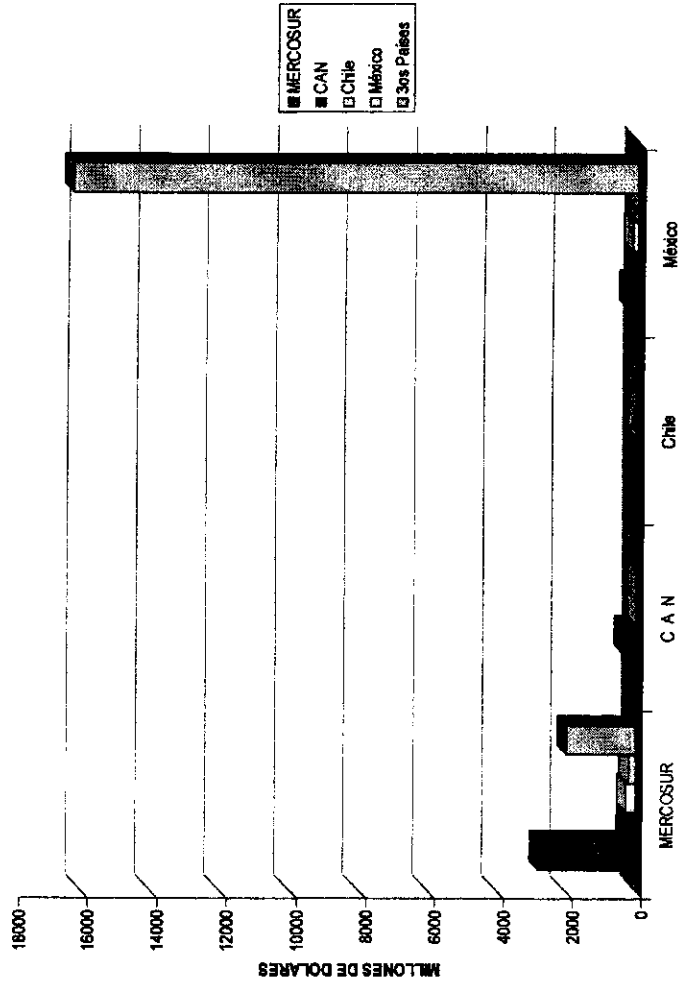
Seguidamente se comentará sobre el comercio que mantuvieron las dos subregiones que tienen establecidos sendos acuerdos en el sector automotor, vale decir la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el MERCOSUR.

El análisis se restringe al comercio intrarregional de ALADI, en el entendido que la apertura a terceros países obedece a estrategias de las empresas transnacionales, relacionadas con el cumplimiento de obligaciones de intercambio compensado contraídos con los países sede y a aspectos tecnológicos de desarrollo y actualización de sus productos.

**GRAFICO 8 - IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR POR SUBREGIONES Y TOTAL**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 7 - EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR POR SUBREGIONES Y TOTAL**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



En ese sentido, del cuadro N° 14 se puede inducir que las exportaciones del MERCOSUR estuvieron mayoritariamente dirigidas a sus propios miembros (78%) y, desde el punto de vista individual, para todos los países sus ventas interiores (más del 95% para todos los casos) coparon casi toda su capacidad exportable, salvo para Brasil (66%), para el cual tuvieron relativa importancia la CAN (12%), Chile (12%) y México (10%).

Para las importaciones sucede algo semejante, pues las compras entre los países del MERCOSUR fueron más importantes para esta subregión (88%), las cuales se complementaron principalmente con las provenientes de México (9%). Argentina es el único país de este esquema que realizó compras relativamente significativas de Chile (6%). No pudiendo apreciarse importaciones sensibles desde la CAN.

En lo que se refiere a la CAN, en el cuadro anotado se observa que el 97% de sus ventas al interior de ALADI estuvieron colocadas entre sus propios países miembros, por lo que se deduce que el MERCOSUR y el resto de países no tuvieron connotación ni para el conjunto ni para los países considerados individualmente.

Desde la óptica de las importaciones el comercio de la CAN estuvo más repartido entre los países de la región, pues si bien el proveniente de sus mismos miembros tuvo preponderancia (45%), fue también importante el que se originó en el MERCOSUR (33%) y en México (19%). Para Colombia la propia CAN participó con más fuerza en su mercado (69%), en tanto que para Bolivia y Perú el MERCOSUR tuvo más importancia como proveedor (83% y 59% de sus respectivas importaciones intrarregionales).

En el comercio del sector sobresalen dos aspectos que se exponen a continuación: En primer término, las exportaciones efectuadas por el MERCOSUR a la CAN, que sumaron cerca de \$US 277 millones, reflejan la existencia de canales de comercialización importantes entre los dos bloques. Y, en segundo, el importante y mayor volumen de importaciones extrarregionales que presentan las dos subregiones (\$US 5.400 millones el MERCOSUR y \$US 3.700 millones la CAN). Ver cuadro N° 11.

Ese potencial es por demás auspicioso para que las autoridades y empresarios involucrados puedan encontrar oportunidades de complementar las industrias y los mercados de los dos bloques.

## **3.2. El comercio de vehículos.**

### **3.2.1. Comercio total.**

El intercambio total de vehículos automotores de los once países ascendió a \$US 23.879 millones, de los cuales 12.580 millones correspondieron a exportaciones y 11.299 millones a importaciones. Ver cuadro N° 7.

Los tres países mayores de la Asociación se encargaron de la mayor parte del valor de las exportaciones de vehículos de la región, pues realizaron el 96% de las ventas del área. Sobresaliendo México (77%) y Brasil (12%) con los porcentajes mayores.

Por el lado de las importaciones de vehículos se observa una menor concentración, no obstante, las más elevadas fueron las de Brasil (25%), Argentina (15%), Chile (13%), Colombia (11%), México (11%) y Venezuela (9%).

Como resultado, la única balanza positiva fue la de México, que alcanzó a un valor de \$US 8.538 millones, cifra equivalente al 88% de sus exportaciones sectoriales. Este gran saldo a favor ocasionó que la región resultara también con superávit, aunque con una cifra relativa mucho menor, el 9% de las exportaciones conjuntas.

Los mercados extrarregionales sustancialmente más importantes para la producción de la zona, en el período que se examina, fueron EE.UU., al cual se dirigió el 63% del valor de las exportaciones de unidades terminadas y los países agrupados como Resto del mundo, que absorbieron el 10% de las mismas. Sin embargo, se debe destacar que, prácticamente en su totalidad, las ventas regionales a EE.UU. y el 9% de las dirigidas a Resto del mundo las realizó México, por lo que es necesario señalar que para Brasil y Argentina fue la UE la que tuvo un mayor destino de sus ventas, 16% y 12%, respectivamente. Ver cuadro N° 4.

Como proveedores más significativos de la región se deben mencionar a la UE (22%), EE.UU. (21%) y Japón (20%). Del porcentaje indicado para EE.UU. el 8% correspondió a México y el 10% de los señalado para la UE se concentró en Brasil.

Se debe tomar en cuenta la mayor participación que tuvieron la UE y Japón como proveedores antes que como compradores de la región.

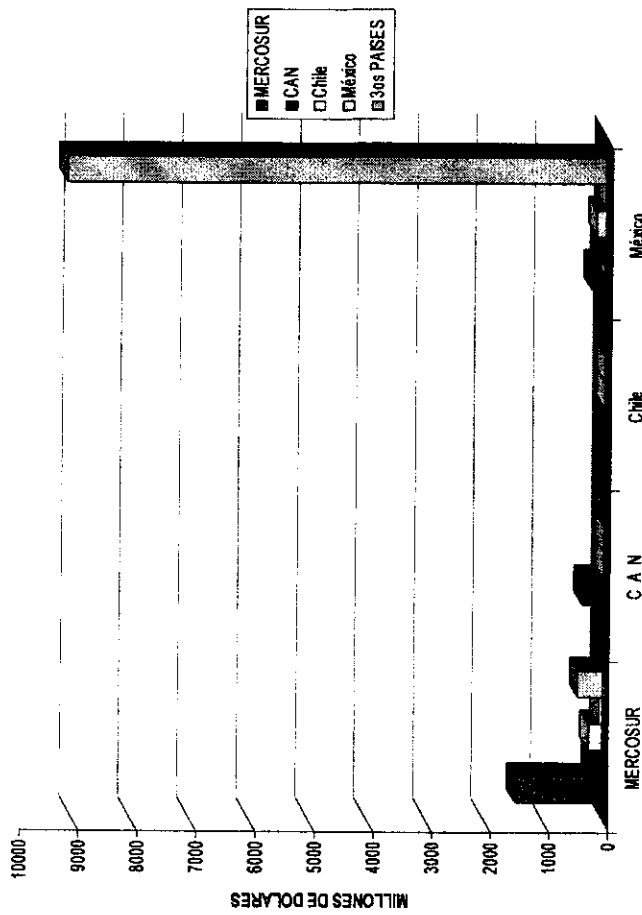
### **3.2.2. Comercio intrarregional de vehículos.**

En el cuadro N° 7 se aprecia que el total de las exportaciones internas de vehículos llegó a \$US 2.968 millones. Brasil (38%), Argentina (26%) y México (18%) fueron los países que más pesaron proporcionalmente en las mismas, dado que juntos representaron el 82% del respectivo total regional.

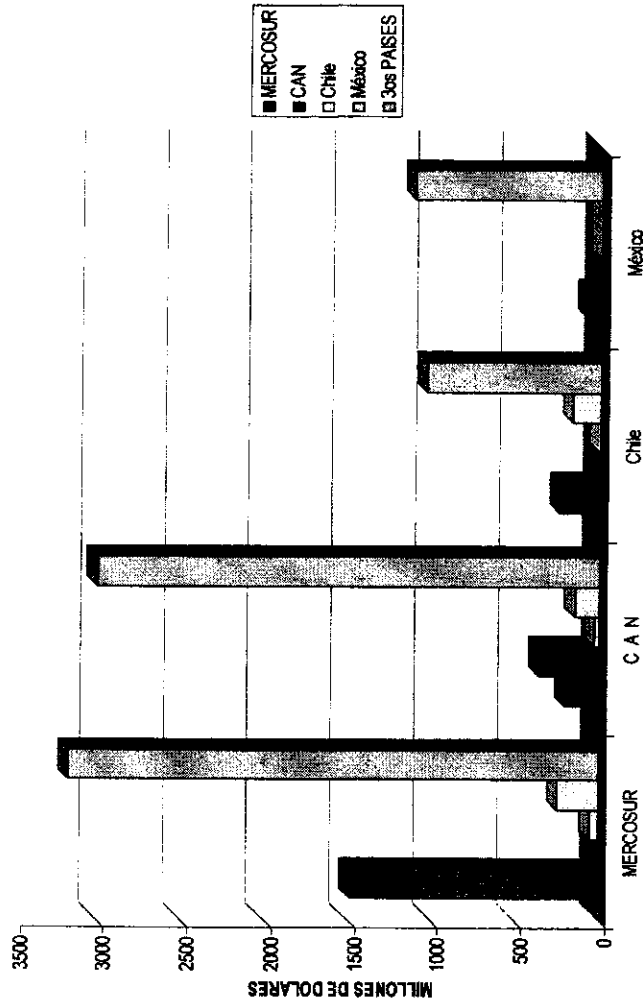
En cuanto a las importaciones procedentes de la región las más importantes se localizaron en Brasil (29%) y Argentina (22%) y en un segundo nivel en Chile (13%) y Colombia (11%).

Los únicos países que obtuvieron balanzas comerciales positivas de su intercambio intrarregional fueron, en este orden, México, Brasil, Venezuela y Argentina, especialmente los dos primeros.

**GRAFICO 9 - EXPORTACIONES DE VEHICULOS POR SUBREGIONES Y TOTAL**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 10 - IMPORTACIONES DE VEHICULOS POR SUBREGIONES Y TOTAL**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



### **3.2.3. El comercio de vehículos entre la CAN y el MERCOSUR.**

Si se exceptúan del análisis terceros países, se puede anotar que las exportaciones del MERCOSUR llegaron a \$US 1.991 millones, de los cuales su propio mercado representó el 75%, el de la CAN el 10%, el de Chile 12% y el de México 4%. Ver cuadro N° 15.

Para la CAN baste decir que el total de sus exportaciones intrarregionales, que se aproximaron a \$US 360 millones, se produjo entre sus propios países miembros (99%).

Considerando las importaciones, el MERCOSUR realizó compras en el interior del área por \$US 1.776 millones, de éstos el 84% provino de sus propios países miembros, el 13% de México y el 3% saldante de Chile, siendo, por lo tanto, casi inexistente la participación de la CAN en las mismas.

Las importaciones de la CAN de origen intrarregional, \$US 722 millones, estuvieron más distribuidas entre esta misma subregión (50%), el MERCOSUR (27%), México (20%) y Chile (3%).

Del comercio de unidades automotrices terminadas, generado entre las dos subregiones, se deben destacar dos hechos. Por una parte, el valor de las exportaciones del MERCOSUR a la CAN, que sumaron la importante cifra de cerca de \$US 200 millones y, por otra, el monto total de importaciones promedio anual que presentaron los dos grupos desde de terceros países, que alcanzaron a \$US 3.175 millones en el caso del MERCOSUR y a \$US 3.006 millones en el de la CAN. Ver cuadro N° 12.

Esta situación demuestra la existencia de relaciones comerciales muy importantes entre los dos grupos y, asimismo, las notables oportunidades que se presentan para desviar los mercados en favor de la producción interna de los países de la Asociación.

## **3.3. El comercio de componentes.**

### **3.3.1. Comercio total.**

Los componentes seleccionados para el estudio obedecen a productos de los capítulos 84, 85 y 87 de la nomenclatura arancelaria más claramente identificables como destinados a los vehículos automóviles. La descripción de los mismos se encuentra en el Capítulo I.

De acuerdo con la lectura del cuadro N° 8, el global del comercio de autopartes de la región alcanzó los \$US 20.327 millones, correspondiendo 10.457 millones a las exportaciones y 9.870 millones a las importaciones, por lo que la balanza comercial general resultó con un saldo positivo de \$US 587 millones, pero ello debido fundamentalmente a los superávits que tuvieron en este segmento México y Brasil, \$US 2.050 millones y \$US 279 millones, respectivamente, pues el resto obtuvo saldos negativos.

En este capítulo se repite la superioridad de las exportaciones de México (69%), Brasil (23%) y Argentina (6%) que juntos llegaron a representar el 98% del total de ventas de autopartes de la región.

En las importaciones se refleja una mayor participación de los países de desarrollo intermedio, sin embargo, igualmente sigue siendo grande la distancia que los separa de los tres países mayores, pues las compras relativas de aquellos oscilan entre 2% a 3% del total regional, que son los indicadores de Perú y Venezuela, en tanto que las de los segundos van del 14% al 52% de ese total, correspondientes a Argentina y México, respectivamente.

Las exportaciones extrazona de componentes fueron el 84% del total de ventas regionales de estos productos, de las cuales son notorias las dirigidas a EE.UU. (70%), la UE (8%) y a países de Resto del mundo (4%). Al igual que en los casos del sector y de vehículos, se debe acotar que la mayor parte de los envíos a EE.UU. (61%) los concretó México y el 4% del porcentaje señalado para la UE corrió a cargo de Brasil. Ver cuadros Nos. 5 y 10.

Las compras provenientes de fuera del área significaron el 83% de las importaciones regionales totales de autopartes. Estas se originaron principalmente en EE.UU. (50%), UE (24%) y Japón (5%). Sobresaliendo nuevamente México en el caso de EE.UU. (42%) y Brasil en el de la UE (11%). Ver cuadros Nos. 5 y 10.

Dados los porcentajes expuestos sobre el comercio desarrollado con terceros países, se debe resaltar el potencial del mercado de la región para captar la producción propia de componentes, por lo que los esfuerzos que realizan actualmente los países para la complementación productiva y la convergencia de los programas comerciales subregionales y nacionales tienen un asidero sumamente importante en este segmento.

### **3.3.2. Comercio intrarregional de componentes.**

En las exportaciones totales, por \$US \$US 1.683 millones, Brasil (57%) y Argentina (33%) fueron los países que más ventas concretaron en el área, continuando México con una participación mucho menor (5%). Igualmente, Argentina (46%), Brasil (32%) y México (8%) sobresalieron en las importaciones intrarregionales

### **3.3.3. El comercio de componentes entre la CAN y el MERCOSUR.**

Refiriéndonos a las exportaciones de autopartes internas del área, en el cuadro N° 16 se puede observar que las correspondientes al MERCOSUR ascendieron a \$US 1.541 millones, habiendo representado su propio mercado el 83% de las mismas, la CAN 5%, México 9% y Chile 3%. La participación de la CAN y de los dos países se debe básicamente a las ventas que en ellas realizó Brasil.



Las exportaciones de componentes de la CAN a la zona fueron \$US 31 millones, de las cuales el 76% se distribuyeron entre los países de este grupo, 17% estuvo destinado al MERCOSUR, 5% a México y 2% a Chile.

En relación con las importaciones, el mayor valor de compras originarias del área estuvo a cargo del MERCOSUR, por \$US 1.379 millones, de los cuales el 93% provino de sus propios asociados, 4% de México, algo menos de 3% de Chile y un monto poco apreciable de la CAN (0,4%).

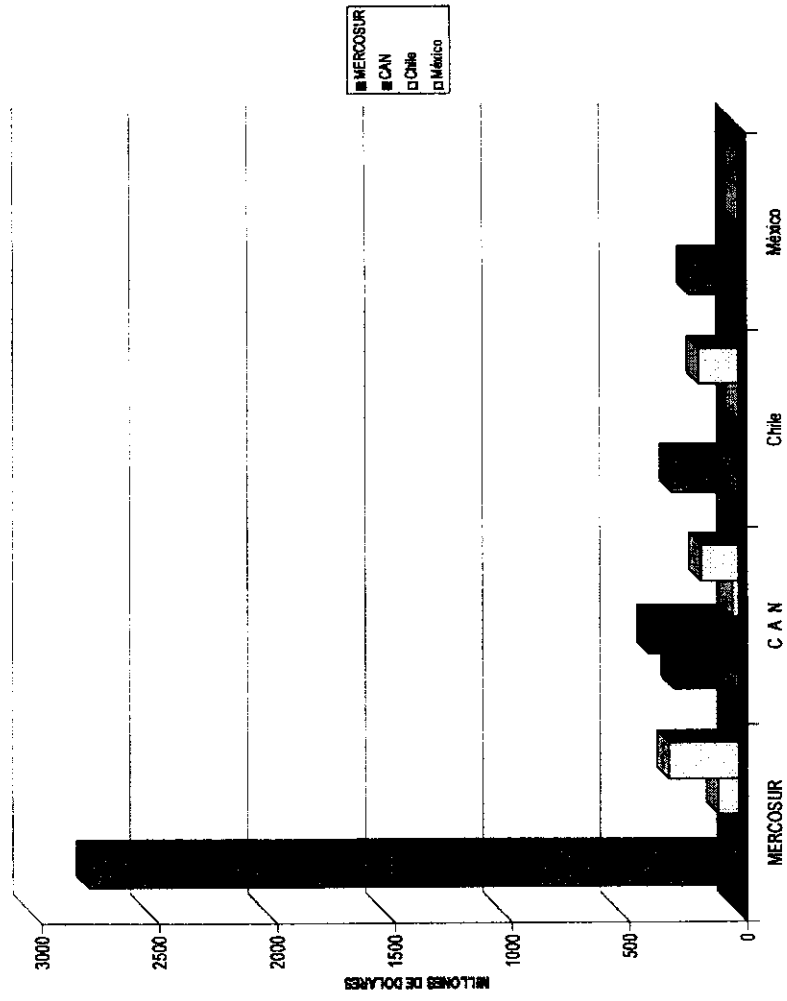
La CAN importó componentes por un valor de \$US 116 millones, habiendo representado el MERCOSUR el 67% de las mismas, el 20% los propios países de esa subregión y el 12% México.

La desproporcionada participación del MERCOSUR en las exportaciones regionales de componentes demuestra la mayor fortaleza de las industrias de Brasil y Argentina. Sin embargo, las importaciones de este segmento desde terceros países por parte de ambos grupos, que pasan del 50% de sus respectivos totales, permite avizorar la existencia de oportunidades de especialización, las cuales son necesarias de investigar de manera particular.

GRAFICO 11 - EXPORTACIONES INTRAREGIONALES DEL SECTOR AUTOMOTOR  
Promedio de los 3 últimos años disponibles



GRAFICO 12 - IMPORTACIONES INTRAREGIONALES DEL SECTOR AUTOMOTOR  
Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 13 - EXPORTACIONES INTRARREGIONALES DE VEHICULOS**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 14 - IMPORTACIONES INTRARREGIONALES DE VEHICULOS**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles





## CAPITULO IV

### LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO AUTOMOTOR EN LOS PAISES DE ALADI

Es de singular importancia para este estudio referirse a los compromisos que en materia automotriz median en el Mercado Común del Sur y la Comunidad Andina de Naciones, puesto que estos dos grupos de países tienen establecidos sendos acuerdos que orientan la complementación de su industria y acaparan el comercio principal de sus asociados. En ese comprendido, nos referiremos al primero de los esquemas nombrados.

#### 4.1. EL MERCADO COMUN DEL SUR - MERCOSUR<sup>6</sup>

Resultaría muy extenso entrar al detalle de las normas que rigen las relaciones del sector, porque aparte de las disposiciones, de por sí extensas, la dinámica de los acontecimientos las hacen muy cambiantes, en ese sentido, nos referiremos a las más importantes que considera el documento de ADEFA.

##### A. Antecedentes

La política comercial común en el MERCOSUR no comprende aún al sector automotor.

Hasta diciembre de 1994 el intercambio de productos del sector automotor entre Argentina y Brasil se regía por el Anexo VIII al Acuerdo de Complementación Económica N° 14, en el marco de un régimen de intercambio compensado y con cupos, conocido genéricamente como Protocolo 21, conforme su denominación original en el marco del programa de integración y complementación económica entre ambos países, iniciado en 1986.

En la Reunión de Ouro Preto se aprobó la Decisión N° 29/94, que consta de una normativa general y de tres acuerdos bilaterales — Argentina-Brasil; Argentina-Uruguay; y Brasil-Uruguay.

En el plano cuatripartito dicha decisión establece que los estados parte deben definir un régimen de transición para el sector, de modo de llegar al año 2000 con un régimen común que contemple: libre comercio intrazona; vigencia de un arancel externo común, y la eliminación de incentivos artificiales a la producción nacional.

En el plano bilateral Argentina-Brasil los elementos del acuerdo de Ouro Preto están referidos principalmente a los siguientes aspectos:

Eliminación del sistema de cupos anuales para regular el intercambio del sector; aceptación recíproca de los regímenes nacionales existentes para el sector automotor; reconocimiento como nacionales de las partes y

---

<sup>6</sup> Documento de ADEFA.

piezas producidas por el otro país, en determinadas condiciones (que se establecen oportunamente); un coeficiente más favorable para la importación de partes y piezas brasileñas al amparo del sistema de compensación argentino (1,2 por 1 en lugar de 1 por 1); el intercambio con arancel 0% y sin cupos de automóviles, camiones y ómnibus entre terminales o entre terminales y sus distribuidores - importadores.

En junio de 1995 el Poder Ejecutivo brasileño adoptó la medida provisoria 1024, introduciendo importantes modificaciones a la legislación en materia automotriz, inspiradas en el régimen automotor argentino y que básicamente consisten en: importación al 2% de equipos, partes y piezas destinadas a la fabricación de vehículos; posibilidad de exigir compensación de importaciones; cupos para la importación de vehículos terminados; nuevos incentivos para la radicación de inversiones del sector automotor en el Brasil.

## **B. Situación actual.**

En este contexto Argentina y Brasil negociaron un nuevo acuerdo bilateral destinado a reemplazar el firmado en Ouro Preto, adecuando sus disposiciones a la situación creada a partir de la adopción de un régimen automotor brasileño articulado, semejante al argentino.

Dicho acuerdo, firmado en enero de 1996, contempla tanto la actualización de las condiciones para el desarrollo del comercio bilateral de productos del sector, en función de una nueva legislación brasileña, y también los elementos para una convergencia paulatina de los distintos incentivos contenidos en cada uno de los regímenes nacionales de promoción, de modo de alcanzar una situación de equilibrio relativo para fines de 1999, con miras a la adopción del régimen común del MERCOSUR a partir del año 2000.

En lo que se refiere estrictamente al intercambio comercial, los principales cambios con relación a lo acordado en Ouro Preto son:

- Libre comercio de vehículos terminados y autopartes, siempre que se encuentren al amparo de los respectivos sistemas nacionales de compensación de importaciones.
- Reconocimiento de un déficit acumulado por parte de Argentina de 85.000 vehículos, a ser recuperado hasta el año 1999 al margen del sistema de compensación, por las empresas Ford, VW, Mercedes Benz, Ciadea y Sevel.
- Establecimiento de una franja de mercado para la participación de terminales que se encuentran radicadas únicamente en un país, y no cuentan con contraparte para cumplir con la compensación. Este aspecto se completó con la distribución de una franja entre las terminales (Sevel, Ciadea, Toyota y Chrysler en el caso argentino)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> En el caso brasileño, fue negociada la mitad de esta franja, cedida por la Argentina, referente al intercambio sin compensación, para las empresas instaladas en el País.

Subsiste como diferencia significativa, que no ha podido ser armonizada, la facultad que la Medida Provisoria otorga al poder ejecutivo brasileño, en el sentido de autorizar rebajas arancelarias de hasta un 90% para la importación de insumos y materias primas por parte de las empresas inscriptas en el régimen. Al respecto se convino monitorear estrictamente el comercio de insumos y productos del sector, de modo de detectar eventuales distorsiones en las condiciones de competencia y permitir a la parte afectada la adopción de las medidas correctivas del caso.

Con el fin de favorecer el desarrollo de las regiones norte, centro oeste y nordeste del país, el ejecutivo brasileño adoptó la Medida Provisoria N° 1532, la cual profundiza y amplía los beneficios arancelarios tributarios y relativos a los requisitos de compensación del régimen general, para las terminales que decidan radicarse en las regiones mencionadas antes del 31 de marzo de 1997.

Así el régimen general brasileño fue sancionado como Ley 9449 y el régimen especial como Ley 9440. Con respecto a este último cabe señalar que el Parlamento brasileño otorgó plazo hasta mayo de 1997 para la inscripción de empresas interesadas, luego de los cuales no se admitirían nuevas presentaciones.

Dadas las observaciones de Japón, Corea, UE y EE.UU. en mayo de 1996 Brasil decidió retirar su solicitud de "waiver" ante la OMC y establecer un sistema de cupos trimestrales asignados por marca para la importación de vehículos con un arancel equivalente a la mitad (24,5% en 1998) del arancel destinado a terceros países (49% en 1998)<sup>8</sup>.

### **C. El Acuerdo Bilateral Argentina – Uruguay.**

Entre las disposiciones más importantes se señalan las siguientes:

Argentina aceptó aplicar al CAUCE el origen MERCOSUR (20.000 unidades de cupo), a cuyos efectos deberá cumplir con el régimen de intercambio compensado establecido en la reglamentación automotriz argentina; Argentina aceptó analizar la definición de "serie de baja producción" para modelos producidos en Uruguay en series que no superen el 10% de la producción anual del modelo de mayor producción en Argentina; Uruguay ofreció en contrapartida un cupo de 4000 unidades terminadas para introducir en el marco del CAUCE.

El Cuarto Protocolo Adicional (AAP.CE/1) (CAUCE), protocolizado ante ALADI establece un relacionamiento bilateral basado en:

- Intercambio cupificado con "0" arancel.
- Argentina concede a Uruguay un cupo equivalente al 5% de la producción argentina del año anterior.

---

<sup>8</sup> SINDIPECAS informa que el impuesto de importación de Brasil para 1999 será de 35%. El Acuerdo Automotor establece que el mínimo deberá ser la tarifa definida para la TEC, que era 20%.

- Para 1997 se acuerda la entrada de hasta 15.657 unidades, dentro de las cuales se admitirán hasta hasta 350 de la Cat. B (camiones).
- Las normas de origen aplicables al comercio recíproco serán las establecidas en el Régimen Automotor argentino.
- Argentina considera como de origen nacional las autopartes y los vehículos producidos en Uruguay.
- Para 1997, Uruguay concede a Argentina 5.000 vehículos de la Cat. A (automóviles) y 350 de la Cat B.

En Buenos Aires, el 22 de enero de 1997, se acordaron los cupos para 1998, estableciéndose que Argentina concede 20.000 unidades de la Cat. A, y Uruguay, por su parte, concede 6.000 unidades de la misma categoría.

Un incremento recíproco en la Cat. B a 700 unidades está a confirmarse, restando esa instancia para su protocolización.

#### **D. El Acuerdo Bilateral Brasil – Uruguay.**

Las delegaciones de Brasil y Uruguay, reunidas en Ouro Preto en diciembre de 1994, acordaron ampliar a partir de 1995 las condiciones de acceso a sus respectivos mercados en la siguiente forma:

Presérvase, en lo que no fuera expresamente alterado por el siguiente acuerdo, los términos del 17° Protocolo Adicional al PEC; Brasil concede a Uruguay una cuota de 10.000 vehículos, eliminándose las limitaciones establecidas en el anexo único del referido 17° Protocolo Adicional al PEC; Uruguay otorga una cuota de 3.000 unidades de vehículos al Brasil para el año 1995. Ambos países declaran su intención de que esas cuotas aumenten de manera gradual; Acuerdan fijar 60%/40% como norma de origen (nacional/extranjero) para los modelos en producción y 55%/45% para los nuevos modelos. El porcentaje de piezas de origen regional aplicable a los modelos de producción será de 25%, según el Art. 4 del 17° Protocolo Adicional. A partir del 1/1/95 regirá el libre comercio de autopiezas entre ambos países, con excepción, para el caso de Uruguay, de una lista específica (anexa al convenio). La convergencia de tales productos será determinada por el Grupo Técnico Ad Hoc para el sector automotor.

El Vigésimotercer Protocolo Adicional (ALADI/AAP.CE/2.23) de 11/02/98 establece una cuota de vehículos que Uruguay puede enviar a Brasil, en el ámbito del PEC, de 13.000 unidades, asimismo, que Brasil puede enviar a Uruguay 4.000 unidades de vehículos automotores. Manteniéndose idénticas condiciones de origen y de porcentaje de piezas regionales.

Nota: Todas las disposiciones del MERCOSUR en la materia deben finalizar en 1999. A partir del año 2000 se tendrá un régimen común, el cual se encuentra en definición.



## 4.1.1. ARGENTINA.

### 4.1.1.1. Régimen automotor argentino.

A continuación se hace un resumen de las partes más importantes del régimen automotor argentino, sustentado principalmente en la Ley N° 21932 vigente al 26 de abril de 1997.

Este régimen rige desde el 1/1/92 hasta el 31/12/99. A partir del año 2000 regirán exclusivamente la normas que se acuerden en el marco de la OMC.

Los vehículos que se produzcan o se importen deberán cumplir las normas técnicas vinculadas con la seguridad, emisión de contaminantes y otros aspectos relacionados con el tránsito, que rijan en el territorio nacional.

Establécese la siguiente clasificación para los automóviles de producción nacional: Categoría A: Automóviles de pasajeros y utilitarios tales como pick-up, furgones y demás vehículos mixtos para el transporte de pasajeros y carga, con una capacidad de carga útil hasta 1.500 kg de peso por unidad. Categoría B: Chasis y plataformas autoportantes con o sin cabina para vehículos de carga con o sin carrocerías para transporte colectivo de pasajeros, con una capacidad de carga útil superior a 1.500 kg de peso por unidad.

Las empresas terminales podrán incorporar un máximo de autopiezas importadas de acuerdo al siguiente cronograma:

Categoría A:		Categoría B:	
1996	40,0%	1996	42,0%
1997	37,5%	1997	37,5%
1998	35,0%	1998	35,0%
1999	32,5%	1999	32,5%

Las empresas terminales que no den cumplimiento a la exigencia establecida deberán abonar una multa equivalente al 100% del incumplimiento registrado en los niveles de integración.

El cálculo del contenido máximo importado se efectuará de acuerdo a una fórmula establecida.

A partir de 1996 los índices de contenido importado regirán por cada modelo en particular. Para el caso de lanzamiento de nuevos modelos se permitirá la

integración progresiva de los mismos por el lapso de tres años con un porcentaje de 50% en promedio en dicho período, debiendo alcanzar el porcentaje establecido al término del mismo.

**Balanza comercial:** Las empresas terminales deberán acreditar exportaciones que como mínimo compensen uno por uno, en divisas, sus importaciones. Estas serán medidas en valores FOB.

Las empresas nuevas podrán considerar un período de tres años para el cumplimiento de sus planes de intercambio compensado.

Las exportaciones a computarse en el cálculo de la balanza comercial podrán estar constituidas por:

- a) Las exportaciones de vehículos terminados o incompletos, autopiezas y matrices para la producción automotriz, nuevas sin uso.
- b) Las exportaciones de autopartes de autopartistas independientes, que le hubieran cedido a la terminal sus créditos de exportación, computando \$US 1,20 por cada \$US 1 efectivo de exportación.
- c) Los montos de inversiones en bienes de capital fabricados en el país, nuevos sin uso, que se destinen en forma permanente a la producción en el país de las terminales o autopartistas, de acuerdo al siguiente cómputo: año 1996: 1 con 40 centésimos; 1997 1 con 20 centésimos; 1998 0,95 centésimos; y 1999 0,70 centésimos.
- d) Los incrementos en las ventas al exterior de las empresas productoras de bienes de capital, respecto al año 1993. Esto implica que tales empresas podrán ceder a las terminales el derecho a utilizar tales incrementos como exportación propia.
- e) El 100% de las adquisiciones en matrices o prensas nacionales a ser utilizadas en la producción de automotores realizadas por terminales o autopartistas.
- f) El incremento del contenido de autopiezas fabricadas en el país con respecto al año anterior

A partir del año 1995, las importaciones originarias de los países miembros del MERCOSUR de partes, piezas y componentes destinados a su producción que efectúen las empresas terminales, en la medida que sean nuevos y compensados en la medida establecida, sin

requerimiento de compensación bilateral, no tributan arancel y son considerados nacionales a los efectos de la medición del contenido importado máximo. Si no resultan compensados no son considerados nacionales y las empresas deben pagar los recargos establecidos.

Las exportaciones anuales que realicen las empresas terminales deberán contener como mínimo 25% de productos del sector autopartista independiente, medidos sobre el valor FOB. El incumplimiento de esta exigencia genera una multa del 100% de la diferencia del monto que hubiere correspondido participar a las empresas autopartistas independientes.

Para el cálculo de la balanza comercial, en las importaciones se computarán:

Todas las importaciones de partes, piezas y componentes destinados a su producción (excluyendo repuestos) efectuadas por las empresas terminales y por sus empresas vinculadas, aunque hubieren sido importadas por terceros, salvo que las mismas hubieran sido previamente importadas y compensadas con exportaciones por empresas autopartistas independientes.

Asimismo, se adicionarán las importaciones de vehículos completos realizados al amparo de compensaciones o del Protocolo 21 de Integración con la República de Brasil, aunque hubieran sido efectuadas por otras empresas no vinculadas a la terminal en la medida que se trate de vehículos de la o las marcas que la terminal represente en el país.

Las empresas terminales no computarán en su balanza comercial las importaciones provenientes de Uruguay en el marco del AAP. CE N° 1, Acta de Colonia, así como las exportaciones que se efectúen en el mismo marco y las exportaciones de mercaderías para ser transformadas o no en el exterior, y que regresen al país en forma de producto terminado o de partes, para ser o no consumidas en el proceso productivo. Tampoco computarán las importaciones provenientes de Chile, ni las exportaciones efectuadas hacia ese destino, ambas en el marco del AAP. CE 16 y que correspondieren a complementación industrial entre empresas terminales y/o autopartistas de ambos países.

Las importaciones de partes, piezas y componentes destinados a la producción, exceptuando repuestos, efectuadas por las terminales, abonarán un derecho de 2%, o similar al que el país contraparte aplica a las autopartes argentinas (en el marco de ALADI).

Las terminales podrán completar su oferta de vehículos mediante la importación de vehículos nuevos,

sujeta a los compromisos de compensación. No tributarán arancel cuando provengan al amparo del protocolo 21 (Brasil) o del CAUCE (Uruguay) y en los demás casos tributarán el arancel vigente ó 2% (el que sea menor). A partir de 1995 irá variando para converger con el arancel que se convenga en el MERCOSUR, de acuerdo a la fórmula establecida.

La Autoridad de Aplicación podrá disponer que los modelos de producción nacional puedan ser importados por cualquier persona física o jurídica tributando el arancel correspondiente sin preferencia alguna.

Las importaciones de autopiezas destinadas a la producción (excluyendo repuestos) por empresas autopartistas independientes que posean un programa de intercambio compensado, abonarán 2% cuando provengan de países no miembros del MERCOSUR y 0% cuando provengan de ellos.

Las autopiezas con salida o internación temporal no se computarán en la compensación.

Adicionalmente serán consideradas como exportaciones los montos de inversiones en bienes de capital fabricados en el país (de acuerdo a cómputo que se indica) y las adquisiciones en matrices o prensas utilizadas en la producción de autopiezas.

Las exportaciones de autopiezas serán computadas multiplicando su valor FOB por 1,20.

A partir del 1/1/95 las autopiezas originarias de países del MERCOSUR que sean compensadas, serán consideradas nacionales a los efectos de la medición del contenido importado máximo.

Las importaciones de la empresas autopartistas independientes que adopten la modalidad del intercambio compensado no serán computadas para el cálculo de la balanza comercial de las empresas terminales.

Las empresas beneficiarias que no cumplan con el requisito de contenido de piezas nacionales, deberán abonar una multa equivalente al 100% del incumplimiento registrado en los niveles de integración.

La importación de vehículos cuyas características se ajustan a las categorías A y B tributarán 22% de derechos de importación hasta el 1/12/94. A partir de 1995 regirá el AEC que se determine en el MERCOSUR.

La importación de vehículos no producidos cuyas características se ajusten a las categorías A y B será, durante 1995 a 1999, no menor al 10% y al 15% de la

producción nacional estimada de unidades del mismo año, respectivamente.

Las exigencias de calidad de los productos automotores están enmarcadas en la Ley de Tránsito 24449 y su Decreto Reglamentario 779-75, que norman sobre límites de contaminación, seguridad de tránsito, etc., y determinan una mejora tecnológica de los bienes producidos.

#### **4.1.1.2. La industria automotriz de Argentina.**

La industria automotriz argentina se encuentra empeñada en promover su modernización en el marco de la globalización de la actividad productiva internacional, tomando en cuenta que ésta no solamente involucra a los países individualmente sino también a los bloques que conforman, por lo que merece especial atención la integración que mantiene con otros países latinoamericanos, especialmente en el marco del MERCOSUR.

En mayo de 1991 el sector dio un gran salto cualitativo cuando el gobierno, las empresas y los sindicatos relacionados con el sector convinieron en superar una etapa de economía cerrada, caracterizada por plantas obsoletas, aranceles altos y modelos anticuados para pasar a otra de apertura modernización y competencia relativa. Si bien como consecuencia de ello, muchas industrias tuvieron que cesar operaciones, se fusionaron, etc., aparecieron otras nuevas que aportaron nuevas energías, habiéndose obtenido una respuesta positiva del conjunto productivo, situación que se refleja en algunos indicadores como ser: el incremento de la producción que pasó de aproximadamente 100.000 a 409.000 unidades entre 1990 y 1994 y las exportaciones de cerca de 1.000 a 38.000 u. entre esos mismos años. De la misma manera, la ocupación de las terminales se redujo de 89.000 a 81.000 en ese lapso, lo que habla de un notable mejoramiento de la productividad del personal, resultado de la incorporación de nueva tecnología.

Según un estudio de CEPAL<sup>9</sup>, tres factores de política nacional explican el resurgimiento de la industria automotriz argentina: los efectos de la política industrial implantados en 1991 y el empuje producido por las exportaciones a Brasil por la vía de los acuerdos subregionales; el plan de convertibilidad que rescató al país de su situación hiperinflacionaria, echando abajo las especulaciones y por ende los precios; la disponibilidad

---

<sup>9</sup> CEPAL: Getting a lift: Latin American. M. Mortimer, April 1998.

de ingresos nacionales que hizo surgir la demanda local de automóviles. Por el lado negativo, la crisis de 1995, producida por la contracción de capitales de corto plazo, abatió la demanda de vehículos demostrando su volatilidad, pero a su vez hizo más atractivas las exportaciones.

Las nuevas exigencias nacionales sobre seguridad de transporte y contaminación han ocasionado que los vehículos adopten mejoras tecnológicas importantes y, asimismo, que las nuevas inversiones incorporen tecnologías de punta, lo que a su vez les permite mantener un nivel internacional proclive al intercambio y complementación entre filiales. Ejemplo de ello son la creciente participación de proveedores en el sistema productivo de las terminales, la instalación de nuevas plantas de motores de última generación, la incorporación de equipos electrónicos, etc.

Las inversiones realizadas en Argentina en la presente década se estiman en 2,2 mil millones y las anunciadas hasta fines del 2000 pasan de los 4,5 mil millones. Las mismas estarían a cargo de General Motors (\$ 1,1 mil millones), Ford (\$ 1 mil millones), Fiat (\$ 642 millones) y VW (\$ 280 millones) – Latin American Weekly Report, 1997.

#### **4.1.1.3 El comercio del sector automotor.**

Desde el punto de vista del comercio exterior, la importancia del sector automotor argentino se manifiesta en la participación última que tuvieron las exportaciones e importaciones en los correspondientes globales del país, que como promedio del trienio del estudio fueron de 7% y 14%, respectivamente. Ver cuadro N° 2.

En el intercambio regional estos indicadores fueron más relevantes aun, dado que equivalieron a 14% y 22% de las respectivas exportaciones e importaciones argentinas con los países del área.

Las exportaciones del país que se contabilizan en el cuadro N° 3 ascendieron a \$US 1.419 millones, de ellos el 92% fue concretado en la región, particularmente en Brasil (84%) y Uruguay (4%). Como terceros países se puede nombrar a solamente a la UE (4%). Ver cuadro N° 3.

Por su parte, las importaciones pasaron de los \$US 3.037 millones, por lo que el déficit que arrojó el comercio del sector fue \$US 1.618 (ver cuadro N° 2). Estas importaciones provinieron de la región en un 47%, particularmente de Brasil (39%), Uruguay (3%), México

(3%) y Chile (3%), y de países de extrazona en un 53%, especialmente de la UE (38%), EE.UU. (6%) y Japón (5%).

Las exportaciones intrarregionales del país alcanzaron a casi \$US 1.310 millones. De éstos el 96% se dirigió al MERCOSUR (Brasil - 91%; Uruguay - 5%) y el 3% a Chile. Por lo que se concluye que sus ventas a la CAN y a México no fueron apreciables. Ver cuadro N° 14.

Las importaciones procedentes de los otros países miembros de la región ascendieron a \$US 1.432 millones y de este monto las procedentes del MECOSUR estuvieron alrededor del 88% (Brasil-82%; Uruguay-6%), de México 6% y Chile 6%. Debiendo anotarse la inexistencia de compras desde la CAN.

#### **4.1.1.4. Industria terminal.**

La industria automotriz argentina se remonta a la década de los años veinte, con la instalación de una planta de la compañía Ford Motors, la cual dejó de operar al comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Posteriormente, en la década de los años cincuenta se dictó un régimen específico para promover la industria automotriz. Dentro de ese contexto, la primera producción que se registra es de cerca de 33.000 vehículos para el año 1959. A partir de entonces y hasta los años setenta su crecimiento fue constante, con un pico en 1973 que alcanzó las 294 mil unidades. Posteriormente el comportamiento fue muy irregular, especialmente en los años ochenta, que hicieron crisis en 1990 con la fabricación más baja que se conoce desde 1961, pues se produjo algo menos de 100 mil vehículos.

De entonces a esta parte la industria se halla en franca recuperación, lo que nos lleva al siguiente análisis.

El cuadro A-1 muestra la producción de vehículos por empresa, marca y tipo para un período de cuatro años. Según se puede observar en el mismo, el año de mayor producción, se puede decir histórico por el desempeño del sector, fue 1994 que alcanzó aproximadamente a 409.000 unidades, para descender a 285.000 u el año siguiente y recuperarse a 313.000 u en 1996

Los vehículos de mayor producción fueron los automóviles que se mantuvieron en torno a 80% o más de la producción total anual. En segundo lugar se computan los utilitarios livianos que se mantuvieron por encima del 10% y alcanzaron su máxima proporción en 1995 con cerca de 17% del total fabricado. Las unidades para el

GRAFICO 15 - ARGENTINA PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1993-1996

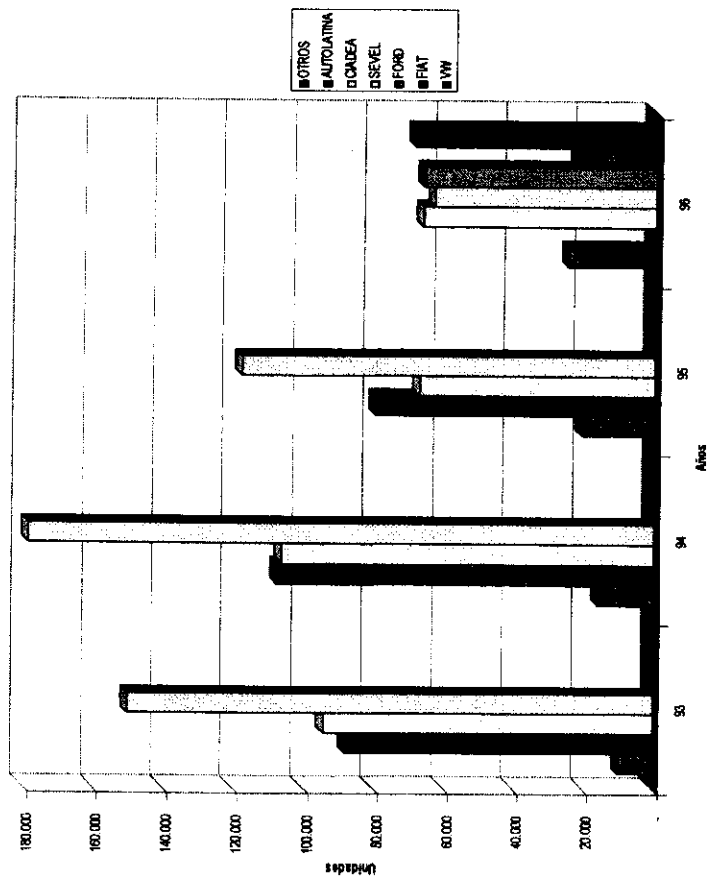
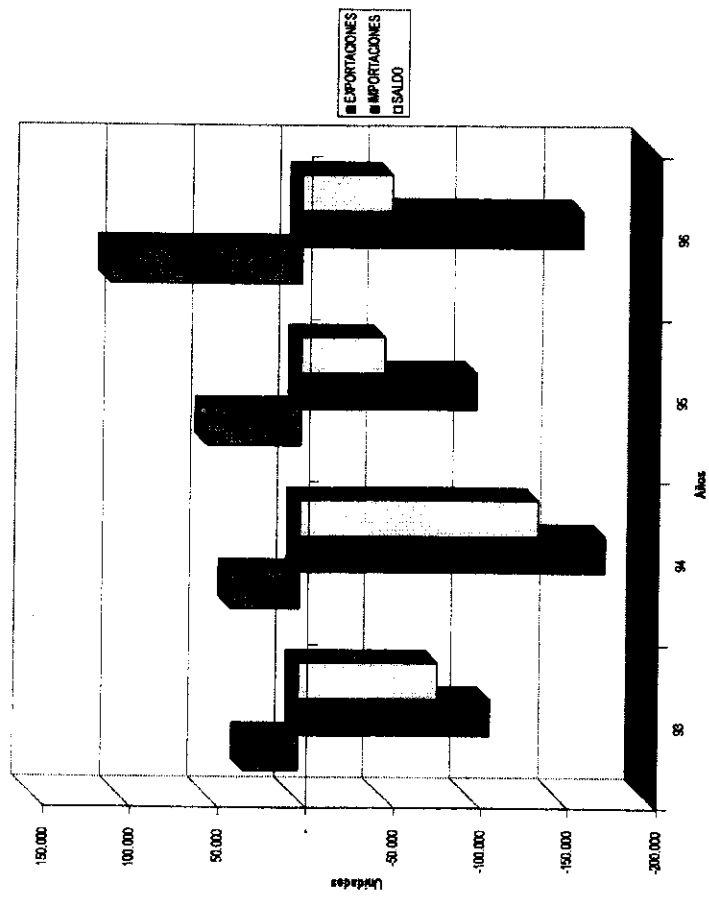


GRAFICO 16 - ARGENTINA BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996





transporte de pasajeros equivalieron a alrededor del 2% y las de transporte de carga apenas el 1% de los respectivos totales por año.

En el cuadro señalado se registran nueve empresas terminales argentinas hasta 1995, sin embargo, a partir de 1996 una de ellas cesó en sus funciones para dar lugar al funcionamiento independiente de las dos marcas que fabricaba (Ford y VW) y se añadió una tercera (Fiat), quedando, en consecuencia, desde 1996 once terminales operando en la plaza. La empresa que mayor producción de automóviles acusó en la sumatoria del período es Sevel Argentina S.A con cerca del 41%<sup>10</sup>, seguida por Ciadea S.A. que representó el 26% de la misma. En el caso de utilitarios livianos, igualmente Sevel detentó la mayor fabricación con aproximadamente el 31% del total, seguida por Autolatina S.A. con 30%, aunque en el último año ésta empresa no aparece por las razones expuestas. En vehículos de transporte de carga la especialidad se concentró en tres empresas: Mercedes Benz S.A. que detenta el 38%, Scania S.A. con el 24% e Iveco S.A. con el 21%. En lo que respecta a transporte de pasajeros el 81% de la producción corresponde a Mercedes Benz S.A.

En lo que se refiere a automóviles y utilitarios livianos, como se observa en el cuadro A-2, la producción mayoritaria estuvo orientada a vehículos con cilindrada entre 1400 a 2500 cc, que en el año 1996 representaron más del 93% de automóviles producidos, siendo los restantes 7% de entre 851 a 1400 cc.

Por parte de los vehículos comerciales de transporte de carga, el rango de hasta 2000 kg fue cayendo en su demanda gradualmente, pasando del 80% en 1993 a ser el 64% en 1996. Ello en beneficio de los del estrato de 2001 a 4000 kg que mejoraron su participación de 3% a 15% entre esos años. Por su parte los vehículos de transporte de pasajeros fueron todos de más de 4000 kg de capacidad.

De la producción total anteriormente expuesta los automotores con motor diesel mejoraron su participación en el total de vehículos de 21% a 36% entre los años inicial y final del período. Ello se produjo tanto en automóviles como en comerciales, pues en el primer caso de ser el 13% en 1993 llegó a 28% en 1996, y en el segundo pasó de 59% a 84% entre los mismos años.

---

<sup>10</sup> Esta empresa desde 1996 dejó de producir la marca Fiat, quedándose con Citroën y Peugeot.

Llama la atención el aumento de la eficiencia productiva de la industria terminal y, en ese sentido, se puede apreciar que de 5,2 vehículos que fabricaba una persona en 1970, esta relación pasó a 7,3 v/p en 1980 y a 15,9 v/p en 1994. Lo cual indica que desde 1980 la productividad del personal de la industria terminal prácticamente se duplicó. Esta es una estimación simple sobre la eficiencia productiva alcanzada en el país, un cálculo más depurado debiera tomar en cuenta varios otros aspectos no disponibles por el momento. Ver cuadro A-3.

#### **4.1.1.5. El comercio de vehículos.**

En lo que respecta al comercio de unidades terminadas, el cuadro A-4 presenta un balance del comercio de los últimos cuatro años, donde se aprecia un déficit permanente con una reducción sensible de ese saldo negativo en los dos últimos años. El único segmento que tuvo un intercambio favorable hasta el penúltimo año del período es el correspondiente a utilitarios livianos, en el cual se manifiesta déficit sólo en 1996, comparable casi al saldo positivo que obtuvo el año inmediatamente anterior. Este hecho ha podido ser posible por la importación de vehículos 4 x 4, que ha manifestado últimamente una determinada moda en su uso.

Las exportaciones del período tienen una tendencia al crecimiento, es así que el incremento 94-93, que fue de aproximadamente 29%, tuvo un ascenso notable, de 36% el año 95 y más que se duplicó en 1996, puesto que llegó a cerca de 109.000 u, lo que significó 106% de crecimiento respecto al año anterior.

La explicación se encuentra en las ventas externas de automóviles puesto que en 1996 éstas aumentaron en 295% respecto al año anterior. No obstante, se debe tomar en cuenta que las exportaciones de automóviles disminuyeron su participación de 74% a 43% y los utilitarios la aumentaron de 22% a 42% entre los años extremos.

Por su parte, las importaciones fueron bastante erráticas en el corto período que se trata, dado que entre el 94-93 aumentaron 60% para luego decrecer algo más del 43% entre los dos años siguientes y nuevamente tener un fuerte incremento, aproximadamente 60% en 1996, llegando a cerca de 161.000 u.

Este último incremento se debe fundamentalmente al comercio de automóviles y utilitarios livianos, pues en el último año las importaciones de los primeros subieron en un 60% y en ese mismo año aparecen por primera vez en el período las compras de los segundos que equivalieron al 27% de las importaciones totales de unidades terminadas.

La situación presentada es sin duda consecuencia del período de ajuste que vive el comercio del sector dentro del MERCOSUR, el cual tiene un tratamiento especial transitorio y, asimismo, a la influencia externa a la que nos referimos en el Capítulo II.

Complementando este análisis con datos de la Secretaría, que, como se dijera, toman en cuenta el promedio anual de los tres últimos años disponibles, seguidamente nos referiremos al cuadro N° 4, en el cual podemos ver que las ventas totales de unidades automotrices argentinas se ubicaron en algo más de \$US 785 millones. De éstas el 96% estuvo destinado a la región, principalmente a Brasil (88%), Uruguay (5%) y Chile (2%). Por su parte el mercado de extrazona para Argentina se concentró en la UE (2%), aunque con una participación notoriamente pequeña.

Las importaciones fueron cerca de \$US 1.644 millones, lo que le produjo en el lapso un déficit de balanza comercial de \$US 850 millones.

En dichas compras externas los países de ALADI le proporcionaron el 40% de vehículos, principalmente Brasil (30%), Uruguay (4%) y Chile (3%). Entre terceros países se debe mencionar preferentemente a la UE (39%), Japón (8%) y EE.UU (7%).

En el cuadro N° 15 que presenta datos del comercio por subregiones de ALADI, se puede apreciar que de los \$US 761 millones vendidos por Argentina en los países del área el 97% se concentró en el MERCOSUR (Brasil-91; Uruguay-5%) y 2% en Chile, por lo que las ventas a la CAN no resultaron perceptibles.

En lo referente a las importaciones, que llegaron a \$US 665 millones, el 83% provino de MERCOSUR (Brasil-73%; Uruguay-10%), complementándose con las provenientes de México (10%) y Chile (3%). En este caso el comercio de la CAN fue menos apreciable aun.

#### **4.1.1.6. Industria de componentes.**

Según estimaciones de las autoridades empresariales argentinas respectivas, en 1996 aproximadamente 400 empresas estaban dedicadas a esta actividad y el personal ocupado era de 37.332 personas.

En ese año el nivel de ventas fue \$US 2.964 millones, de esta cifra el 58% estuvo destinado a la industria terminal, 26% a reposición y 16% a exportaciones<sup>11</sup>. Ver cuadro A-5.

En el cuadro citado se aprecia que el nivel de ventas tuvo un comportamiento irregular en el período, pues el crecimiento de 1994, de máxima producción, se vio interrumpido en 1995, para luego recuperarse levemente en 1996 (9%) y llegar al nivel indicado en 1996.

El personal dedicado a la producción de autopartes también tuvo un descenso en el lapso que se analiza, pues de 40.800 personas ocupadas en 1993 disminuyó a 37332 en 1996. El rendimiento del personal fijo parece afectar en ello, ya que la productividad del mismo es elástica respecto a la producción, por ejemplo, en el año más bajo de la serie su rendimiento fue 73.020 \$US por persona, en tanto que en el de mayor producción éste se incrementó a 81.373 \$US p.p..

#### **4.1.1.7. El comercio de componentes.**

De acuerdo con la información disponible y la composición de componentes seleccionados (diferente a la de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) en sus estadísticas), el valor del intercambio de autopartes en Argentina tuvo un promedio trienal de aproximadamente \$US 2.027 millones, de los cuales 634 fueron exportaciones y 1.393 importaciones. Por lo que el saldo negativo del segmento de autopartes fue de \$US 825 millones. Este saldo representa el 48% del déficit promedio de la balanza comercial del sector automotor que se muestra en el cuadro N° 2.

---

<sup>11</sup> Notas de AFAC: Los datos han sido estimados con base en el censo realizado en 1994 sobre algunas muestras de empresas, introduciéndose algunos ajustes para evitar subestimaciones incurridas.

La mayor parte del valor de dichas ventas estuvo dirigida a países de ALADI, cerca de 87%, principalmente a Brasil (78%), Uruguay (4%) y Chile (2%). En cuanto a terceros países se debe mencionar a la UE (5%), EE.UU. (4%) y Resto de Asia (3%) como sus mercados más sobresalientes. Ver cuadro N° 5.

De la lectura de este mismo cuadro se desprende que las compras argentinas se originaron mayormente en la región, por cerca del 55% del total, distinguiéndose sobre todo las procedentes de Brasil (49%), seguidas a buena distancia por las de Chile (2,4%) y Uruguay (2%). La UE fue el principal abastecedor de partes extrarregionales al mercado argentino (36%), haciéndose presente también EE.UU. con una participación menor (5%).

La UE resulta con el mayor saldo favorable del intercambio con Argentina, dado que compró el 5% de las exportaciones y en cambio vendió el 34% de las importaciones del país, donde además hay que tomar en cuenta la diferencia de los valores absolutos, dado que las importaciones fueron sustancialmente mayores.

Del total de autopiezas exportadas por Argentina a la región, que alcanzó un promedio anual de \$US 549 millones, algo más del 94 % estuvo destinado al propio MERCOSUR (Brasil-90%; Uruguay-4%). Estas se complementaron principalmente con las orientadas a Chile (3%). El comercio con los países de la CAN fue muy pequeño pues no llegó al 2%. Ver cuadro N° 16.

Las importaciones intrarregionales del país, por \$US 767 millones, se concentraron en el MERCOSUR con algo más del 92% ( Brasil-89%; Uruguay-3%) y se complementaron con el 4% procedente de Chile y 3% de México. La participación de la CAN resulta inapreciable.

## **4.1.2. BRASIL.**

### **4.1.2.1. Régimen automotor brasileño.**

El régimen automotor brasileño está contenido básicamente en la Ley 9.449 de 14 de marzo de 1997 y en su Decreto Reglamentario N° 2.072 de 14 de noviembre de 1996. Cabe destacar que la anterioridad de la reglamentación a la Ley se debe a que esta última se encuentra en operación desde principios de 1995, a través de medidas provisorias que finalmente se

convirtieron en Ley. Ambas disposiciones se encuentran anexas al final del presente informe<sup>12</sup>.

Esta legislación está dirigida a las empresas ensambladoras y fabricantes de vehículos y de autopartes. Un resumen de las disposiciones más importantes es el siguiente<sup>13</sup>:

- Reducción del 90% de los impuestos de importación a los bienes de capital.
- Reducción del impuesto de importación a los "insumos" (materias primas, partes, piezas, componentes, conjuntos y subconjuntos, acabados o semiacabados, y neumáticos): 70% en 1996; 55% en 1997; 40% en 1998 y 1999.
- Las "Montadoras de vehículos" podrán realizar "importaciones directas" o "indirectas" hasta el 31 de diciembre de 1999, de "vehículos de transporte" (automóviles, utilitarios y de transporte) con reducción del 50% del impuesto de importación.
- Esta reducción no podrá resultar en el pago del impuesto de importación en valor inferior al que se debería mediante la aplicación de la alícuota correspondiente que consta en el Arancel Externo Común.
- La proporción entre las adquisiciones de "Bienes de capital" producidos en el país y los importados con reducción del impuesto de importación deberá ser como mínimo de uno por uno hasta el 31/12/97 y de uno y medio por uno a partir de 1998.
- La proporción de las adquisiciones de cada materia prima producida en el país y la importada con reducción del impuesto de importación, deberá ser como mínimo de uno por uno por año.
- El valor FOB de las importaciones de materias primas, vehículos y autopartes originarios de los

---

<sup>12</sup> El Decreto N° 2072/96, de 1411/96, fue modificado en parte por el Decreto N° 2638/98, de 29/06/98, con las siguientes alteraciones: A) Fue agregado por el párrafo 3° del Artículo 3° el plazo para la solicitud de habilitación al régimen para montadoras hasta el 30/06/98 y para la industria de autopartes hasta el 31/12/98. B) Alterado el Artículo 8, estipulando una bonificación a través de la multiplicación de las exportaciones líquidas generadas por el coeficiente de 1,02, para el período del segundo semestre de 1998 y primer semestre de 1999 y por el coeficiente de 1,03 para el período del segundo semestre de 1999.

<sup>13</sup> Las definiciones de las expresiones: bienes de capital, insumos, autopiezas, exportaciones directas, indirectas, exportaciones netas, índice promedio de nacionalización, "newcomers" etc., están contenidas en el Decreto anexo al cual se hizo mención.

países del MERCOSUR, adicionado a las importaciones de "insumos" y "vehículos de transporte" con reducción del impuesto de importación no podrá exceder, por año, al de las "exportaciones netas".

- El valor FOB de las importaciones de "insumos" con reducción del impuesto de importación no podrá exceder los dos tercios de las "exportaciones netas", excepto las materias primas cuando se trate de importaciones a ser realizadas por los fabricantes de "autopiezas".
- En el caso de "newcomers" fabricantes de vehículos, las proporciones anteriores se calcularán tomando como base un período de tres años y en el de fabricantes de autopiezas tomando como base un período de un año, considerándose como primer año hasta el 31 de diciembre del año subsiguiente al primer despacho aduanero con reducción del impuesto de importación.
- El "índice promedio de nacionalización" deberá ser, como mínimo, de 60%.
- Los "insumos" procedentes y originarios del MERCOSUR, cuyos valores se compensen con exportaciones, se considerarán producidos en el país a fin de verificar el "índice promedio de nacionalización".
- El "índice promedio de nacionalización" para los "newcomers" de la industria terminal será de 50% el primer año y de un 60% después de este plazo.
- El "índice promedio de nacionalización" para los "newcomers" de la industria de autopiezas será de 50% el primer año y de 60% después de este plazo.
- Las empresas fabricantes de autopiezas podrán transferir el valor de sus "exportaciones netas" a las empresas terminales o controladoras, siempre que las primeras intervengan como intermediarias.
- Se estipulan sanciones sobre valor FOB, para los incumplimientos de las proporciones establecidas sobre exportación e importación, las mismas que son aproximadamente 120% para el caso de "insumos" y "vehículos de transporte" y de 70% para "bienes de capital", materias primas, etc.

#### **4.1.2.2. La industria automotriz de Brasil.**

En marzo de 1990 se instituyó en Brasil el Programa Federal de Desregulación, fundamentado en el principio constitucional de libertad individual, con la finalidad de fortalecer la iniciativa privada en todos sus campos de actuación y reducir y hacer más eficiente la participación del Estado en la actividad económica en general. Este modelo ha producido un notable desarrollo del segmento productivo del país, especialmente en lo que concierne al sector automotor, el cual ha dado un salto cualitativo importante en lo relativo a procesos de fabricación, diseños de nuevos modelos y modernidad del parque de vehículos. La afluencia de inversiones productivas al amparo de estas nuevas medidas ha sido tecnológicamente más avanzada, en muchos casos más actualizada que en el origen mismo de las empresas transnacionales.

Este esfuerzo del Gobierno, las empresas y los trabajadores del país se ha visto apreciablemente complementado con el buen curso que ha tenido la integración entre los países de la región. Es por ello que el empresariado brasileño considera muy importante la consolidación de los procesos en marcha y la construcción del mercado sudamericano automotor con base de operación en Brasil.

La importancia del sector automotor brasileño deviene de los altos indicadores que detenta en la actividad económica del país, pues, según datos proporcionados por ANFAVEA, en 1995 el volumen de sus ventas significó algo más del 20% del PIB industrial total y los empleos directos e indirectos representaron alrededor del 5% del personal total ocupado en su territorio.

En cuanto al comercio exterior del sector, según datos consignados en el cuadro N° 2, en el último trienio las exportaciones promedio anual del país alcanzaron a \$US 3.967 millones y equivalieron al 9% de sus exportaciones globales, en tanto que sus importaciones ascendieron a \$US 4.936 millones y representaron el 10% de sus importaciones globales. Por lo que el déficit promedio del sector fue aproximadamente \$US 969 millones, cifra que representó el 36% del déficit de la balanza comercial del país.

En el comercio intrarregional esos indicadores tuvieron aun mayor importancia para Brasil, pues en el período del estudio sus exportaciones e importaciones equivalieron al 21% y al 14% de los respectivos totales generales del país, habiendo obtenido un superávit



promedio de \$US 701 millones, que fue el más alto entre todos los países. Ver cuadro N° 2.

#### **4.1.2.3. El comercio del sector automotor.**

Como se dijo, las ventas automotrices brasileñas totales llegaron a \$US 3.967 millones, siendo el segundo país exportador de la región. Estas estuvieron dirigidas principalmente a los países de la ALADI (53%), entre los cuales tiene muy repartido su mercado, sin embargo sobresalen en el conjunto las destinadas a Argentina (29%), Chile (6%) y México (5%); en segunda instancia se deben mencionar a países de extrazona donde se destacaron EE.UU. (21%), UE (17%) R. de Asia (4%) y R. del mundo (5%). Ver cuadro N° 3.

De otro lado, las importaciones brasileñas por \$US 4.936 millones, segundas en la región, se originaron preferentemente en terceros países (72%), particularmente en la UE (45%), EE.UU. (12%), Japón (8%) y R. de Asia (5%). El saldo, de origen regional (28%), provino principalmente de Argentina (24%) y México (4%)

Las ventas brasileñas a la región llegaron a \$US 2.102 millones y se canalizaron en un 66% hacia el MERCOSUR (Argentina-56%; Uruguay-6%; Paraguay-4%). En segundo lugar se contabilizan las ventas dirigidas a la CAN que representaron el 12%, debiendo anotarse que todos los países de esta subregión participaron en forma importante, aunque comparativamente con el volumen de las exportaciones brasileñas los valores relativos parezcan insignificantes (Ecuador-3%; Perú-3%; Venezuela-2,8%; Colombia-2%; Bolivia-1,5%). Fueron también significativos sus envíos a Chile (11%) y México (10%). Es el país del MERCOSUR que mejor repartidas tiene sus ventas regionales, especialmente porque es el único país de este bloque que cuenta con exportaciones sensibles hacia los miembros de la CAN.

En sus compras a la región, por un valor de \$US 1.401 millones, existe una mayor aglomeración (87%) en favor del MERCOSUR (Argentina-85%). El saldo (13%) tuvo origen en México, por lo que sus compras de la CAN resultaron inapreciables. Ver cuadro N° 14.

#### **4.1.2.4. Industria terminal.**

La industria automotriz brasileña, la cual se remonta a los primeros años de la década de los años cincuenta, ha tenido una evolución positiva en el transcurso de su

historia, puesto que su producción se ha mantenido en constante aumento, salvo por algunas caídas sensibles ocurridas en 1981 (33%) y 1987 (13%). En tal sentido, desde el punto de vista de la fabricación de unidades terminadas, se podrían distinguir tres períodos: uno de desarrollo y consolidación de la industria, que va desde sus orígenes hasta 1980, con un crecimiento sostenido a una tasa de gran importancia, 17% anual; un segundo, caracterizado por irregularidades relativamente significativas, que se concentra básicamente en la década de los años ochenta; y un tercero de ajuste, modernización y crecimiento, que se extiende de 1990 a la fecha, con una tasa positiva de algo más del 12%<sup>14</sup>. Ver cuadro B-1.

El cuadro B-2 proporciona información sobre el tipo de vehículos producidos en el Brasil, con alguna referencia a años de décadas pasadas. Del mismo se puede inducir que la fabricación se concentró mayoritariamente en automóviles, pues tuvieron una participación que varió entre el 74% y 80% de la producción total. Los utilitarios, mantuvieron en los últimos años un orden de producción entre el 15 y 16% del total.

Los comerciales, que alcanzaron el 10% de la producción total en los primeros años de referencia, acusan al último una baja notable, para representar entre 5% y 4% del total; ello se debería a la merma de sus exportaciones.

La tasa compuesta de incremento anual de la producción total de vehículos en Brasil fue de 9% en el período de cuatro años que considera el cuadro B-3.

Asimismo, en dicho lapso correspondió una tasa equivalente de 10% para automóviles y de 8% para utilitarios livianos, mientras que la evolución en los automotores comerciales fue errática y terminó en el último año con caídas de 31% para los de transporte de carga y 20% para los de pasajeros.

En el mismo cuadro se puede observar que las empresas con más dinamismo en la producción durante los cuatro años fueron VW do Brasil, con poco más del 34% de la producción global, Fiat Automoveis con cerca al 30% y General Motors con 21%, porcentajes que se mantienen en el mismo orden desde el punto de vista anual. Con relación a los automóviles estas mismas empresas ocupan los primeros puestos de manufactura, con valores relativos semejantes a los de su producción

---

<sup>14</sup> Considerando que en 1990 se fabricaron 914,4 mil unidades y que la producción de 1997 pasó de 2 millones de unidades, la tasa compuesta de incremento que arroja el período que comienza en 1990 es de aproximadamente 12% anual

total. Respecto a utilitarios livianos, las tres empresas mencionadas más Ford representan el 99% de la producción brasileña. En vehículos para el transporte de carga se destacan Mercedes Benz, Ford y VW, con 40%, 19% y 17%, respectivamente; en tanto que en los destinados al transporte de pasajeros sobresale Mercedes Benz con el 73% de lo producido en el cuatrienio. Nótese que las tres marcas particulares del país tuvieron muy poca participación en comparación con las empresas transnacionales.

Un rasgo importante de la política automotriz brasileña es el desarrollo de los denominados "automóviles populares"<sup>15</sup>, los mismos que fueron establecidos con el objeto de poner en oferta vehículos económicos para consumo masivo de la población y se puedan crear economías de escala en su producción. Una de las características de estos automóviles es el motor, que se define hasta 1.000 cc.

Estos vehículos tuvieron una participación ascendente en el mercado local, como se aprecia en el cuadro B-8; de 24% del total de ventas de automóviles en 1993 su demanda se incrementó a 56% en 1996. Según la Información recogida, en 1997 éstos llegarían a alrededor de 65% y, en cuanto a los otros rangos, el 25% estaría dado en vehículos entre 1.600 a 2.000 cc y el 10% en mayores de 2.000 cc.

En cuanto a la producción por tipo de combustible, el cuadro B-4 permite apreciar que la mayor producción de automóviles y utilitarios livianos está orientada hacia vehículos de gasolina. Los vehículos con mezcla de alcohol, que en 1980 representaban el 26% de los primeros y el 13% de los segundos, descendieron paulatinamente en su demanda hasta prácticamente no tener una mayor representatividad en la actualidad. Esta relación está íntimamente ligada con el desenvolvimiento de la oferta y los precios del mercado internacional de hidrocarburos.

La fabricación de vehículos a diesel es importante en los comerciales, los cuales en la actualidad representan el 100% de lo producido y, por otra parte, tienen una participación relativa en los vehículos utilitarios livianos producidos en el último período, aunque como se ve en el cuadro, con una participación decreciente, hasta representar sólo el 23% en la actualidad. En este aspecto, contrariamente a lo que se ve en Argentina, cuyo parque de automóviles y utilitarios livianos tiende a la

---

<sup>15</sup> Los automóviles populares están identificados en protocolos firmados en 1993 entre la Unión Federal y las empresas Ford, Fiat Automóveis, General Motors y VW.

dieselización, en Brasil la opción son los vehículos a gasolina. En cuanto a vehículos comerciales ambos países mantienen la misma política orientada hacia la utilización de combustible diesel.

Si bien resulta demasiado simple hacer una estimación de productividad con los datos disponibles<sup>16</sup>, una ligera apreciación puede desprenderse del cuadro B-1, del cual se deduce que de 3 vehículos fabricados por persona en 1957, en 1980 se llegó a 8 v/p, a 13 v/p en 1993 y a casi 16 v/p en 1995. Lo que de alguna manera muestra un incremento notable de productividad en el último tiempo. Esta evolución es comparable con la que se vio en el caso argentino, por lo que se puede también concluir en el alto significado de las últimas tecnologías incorporadas y, asimismo, en las nuevas políticas automotrices nacionales y de integración que mantienen los dos países.

#### **4.1.2.5. El comercio de vehículos.**

La balanza comercial brasileña de vehículos, tradicionalmente positiva, muestra en el último año de la serie un saldo negativo importante, equivalente al 57% del volumen de sus ventas.

Según información proporcionada por ANFAVEA, que se vuelca en el cuadro B-5, las exportaciones de vehículos en 1994 alcanzaron aproximadamente a las 378.000 unidades y las de 1995 fueron cerca de 263.000 u. De las mismas el 85% de las del primer año indicado y el 84% de las del segundo se realizaron en los países de ALADI, sobresaliendo entre éstos Argentina (que captó el 71% y 61%, respectivamente) y mucho más alejados Uruguay (4% y 5%) y Chile (3% y 4%). De otro lado, entre las exportaciones a países de fuera de la zona únicamente merecen mencionarse las dirigidas a la UE, que en ambos años representaron el 13% de las ventas automotrices brasileñas.

Los porcentajes indicados adquieren mayor relevancia cuando se refieren a automóviles, pues los países de ALADI representaron el 93% y el 96% de las exportaciones brasileñas correspondientes a 1994 y 1995, en este caso también sobresale Argentina con una participación de 80% y 72% de esos totales, respectivamente.

---

<sup>16</sup> Una estimación de productividad debiera tener en cuenta la evolución del grado de tercerización, fabricación en planta de parques, robotización, etc.

La región fue también muy importante para las ventas externas brasileñas de camiones, dado que a ella estuvo destinada el 94% y el 82% de sus exportaciones de 1994 y 1995, correspondientemente. Resaltando también Argentina (49% y 23%) como primer mercado, seguida de Chile (16% y 27%).

En cuanto a utilitarios livianos, el mercado está más distribuido entre la región y países de extrazona, pues a ALADI se destinó el 58% de 1994 y el 50% de 1995, distinguiéndose también en este caso Argentina (50% y 35%) y Chile (4% y 5%). Y, en el otro caso, se debe mencionar sólo a la UE (38% y 44%).

Finalmente, las exportaciones registradas para vehículos de transporte de pasajeros tuvieron su principal mercado en Chile (29% y 31%), Ecuador (11% y 5%), y curiosamente en México durante 1994 (15%), aunque por lo que sucede el año siguiente (bajó a 0,2%), pareciera que se trató de alguna exportación puntual.

Las empresas que mayores exportaciones realizaron en el último período, según lo mostrado en el cuadro B-6, fueron, en primer término, Fiat Automoveis, que entre 1993 y 1995 representó el 51% de las exportaciones totales de vehículos, bajando su participación a 34% en 1996, dichas ventas fueron fundamentalmente de automóviles y utilitarios livianos. Seguidamente debemos referirnos a VW, que mejoró gradualmente su participación de 21% en 1994 a 30% en 1996 y, como en el caso anterior, fueron realizadas básicamente en automóviles y utilitarios livianos; por último, se debe mencionar a General Motors, que es la que mayor evolución de exportaciones manifiesta en los años considerados, dado que de 6% en 1993 ascendió a 25% en el último año del período, principalmente en los mismos tipos de vehículos señalados para las otras dos marcas. La empresa Ford, contrariamente, bajó en su cuota parte de exportaciones de 18% a 9% entre el segundo y el cuarto año, para ésta compañía fue importante también la exportación de vehículos para el transporte de carga. Finalmente debe mencionarse a Mercedes Benz, como primera exportadora de comerciales, tanto buses como camiones, con un porcentaje que fue superior al 55% de las exportaciones específicas de estos automotores en todos los años.

Con referencia a las ventas en el mercado local de vehículos nacionales e importados se presenta el cuadro B-7. En el mismo se puede apreciar que el abastecimiento de vehículos fabricados localmente osciló entre el 93% en 1993 y 79% en 1995, para subir su participación en 1996 a 87%. Los importados bajo el régimen de las terminales

GRAFICO 16 - BRASIL BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996

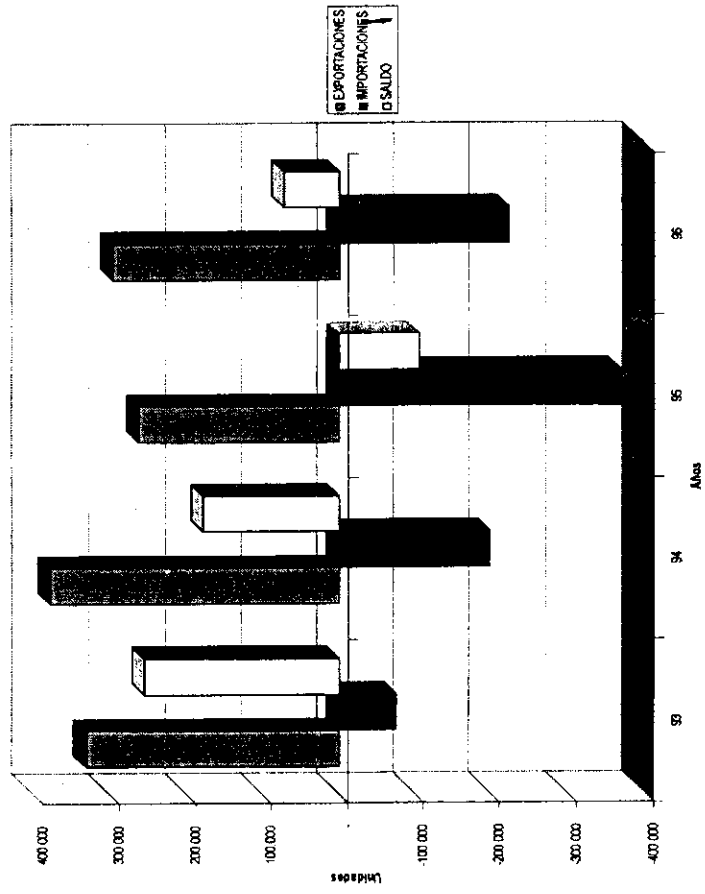
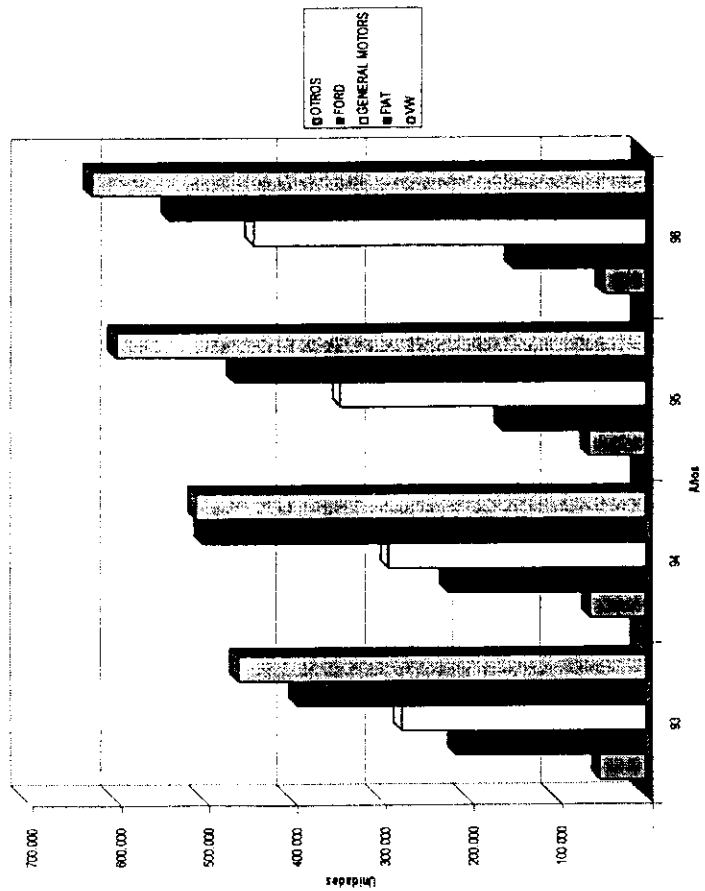


GRAFICO 17 - BRASIL PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESAS  
1993-1996



significaron entre el 4% y el 9% durante el período y las importaciones sujetas a cuotas, consideradas como importaciones de privados, es decir de marcas distintas a las producidas en el país, estuvieron entre el 3% y el 4% de dichas ventas. Estas participaciones en cuanto a automóviles y utilitarios mantienen el mismo orden relativo anotado, notándose que respecto a vehículos para el transporte de carga los porcentajes de los producidos nacionalmente son superiores, por encima del 95%. En cambio, para el transporte de pasajeros la evolución de los vehículos fabricados localmente tiende a bajar en los últimos años (45% en 1995), destacándose en este caso las importaciones de particulares, que en 1995 fueron mayores que las ventas de los nacionales, pues llegaron a representar el 47%.

El cuadro N° 4 informa que en el promedio del trienio las ventas brasileñas de vehículos alcanzaron el orden de los \$US 1.528 millones, de las cuales el 74% estuvo dirigida a la región y, dentro de ésta, principalmente a Argentina (32%), Chile (14%) y Uruguay (7%). Respecto a las exportaciones a terceros países sólo merecen mencionarse las destinadas a la UE (16%) y Resto del mundo (7%).

Por su parte, las importaciones promedio anual brasileñas estuvieron en el orden de \$US 2.776 millones, de las cuales las provenientes de países de ALADI equivalieron al 31%, habiéndose concretado ellas especialmente en Argentina (25%) y México (5%). Sus compras de extrazona las realizó particularmente desde la UE (41%), EE.UU. (11%), Japón (8%) y Resto de Asia (7%).

De conformidad con lo que se observa en el cuadro N° 15, del total exportado por el país a la región, que ascendió a \$US 1.137 millones, las orientadas hacia el MERCOSUR representaron el 57% (Argentina – 43%; Uruguay – 9%), a la CAN el 17% (Ecuador – 5%; Venezuela – 4%; Perú – 4%), a Chile 19% y México 7%. Como se dijera cuando se comentó el comercio total del sector, entre los países con mayor comercio en la subregión Brasil es el que tiene más distribuido su mercado en el interior del área, pues todos los países cuentan con importaciones importantes de este origen.

Las importaciones intrarregionales del país llegaron a \$US 868 millones, las cuales en un 83% se originaron en el MERCOSUR (Argentina – 80%) y complementariamente en un 17% en México, por lo que sus compras de procedencia de la CAN y de Chile resultaron ser nulas.

#### **4.1.2.6. Industria de componentes.**

El sector ampliado de autopartes en Brasil tuvo un notable crecimiento durante los últimos años. Según muestra el cuadro B-9, de \$US 13 mil millones de facturación en 1993 llegó a \$US 17 mil millones en 1996, lo que equivale a un incremento sostenido de las ventas de cerca de 9% por año.

De esta producción entre el 56% y 61% estuvo dirigido a la industria terminal, entre el 18% y 21% a reposición, entre el 15% y 17% a la exportación y de 5% a 6% a otros fabricantes locales.

Las inversiones anuales estimadas son también crecientes en los años del período, habiendo totalizado \$US 4.132 millones en los cuatro años.

La ocupación acusa un nivel de empleo elevado, de alrededor de 200 mil personas ocupadas, aunque con una tendencia declinante en el tiempo, situación que se refleja en un incremento de la eficiencia productiva, resultando que de 56 mil \$US producidos por una persona en 1993, en 1996 esta relación llega a 88 mil \$US/p.

#### **4.1.2.7. El comercio de componentes.**

Los datos promedio del comercio de autopartes procesados por la Secretaría General son más conservadores que los que se manejan en el ámbito empresarial brasileño, ello obedece a que la combinación de productos considerados en ambos paquetes es distinta, situación que mereció una explicación detallada en el capítulo inicial de este estudio.

En ese comprendido, nos referiremos al cuadro N° 8, en el cual se observa que el comercio global de autopartes representó para Brasil en el trienio un saldo positivo promedio anual de cerca de \$US 279 millones, situación que se torna más favorable si nos remitimos al comercio intrarregional solamente, que fue de \$US 432 millones.

Por el cuadro N° 5 se puede concluir que las exportaciones brasileñas de autopartes seleccionadas en el estudio alcanzaron a \$US 2.439 millones. De éstos el 40% estuvo dirigido a la región, principalmente a Argentina (28%) y México (5%). En tanto que las dirigidas a terceros países se destinaron preferentemente a EE.UU. (34%), la UE (18%) y Resto de Asia (5%).



Por el lado de las importaciones, que alcanzaron a \$US 2.160 millones, la participación relativa del área fue mucho menor, dado que llegó a 25% del total, resultando favorecida principalmente Argentina (22%) y en mucho menor medida México (2%). Como terceros países más importantes se deben citar a la UE (52%), EE.UU. (14%) y Japón (11%).

De esta manera, la zona que quedó más favorecida fue la UE, a la cual el país destinó el 18% de sus exportaciones y de la cual recibió el 52% de sus compras.

Los cuadros B-10 y B-11 presentan la nómina individualizada de países receptores de las mayores exportaciones e importaciones de componentes realizadas por Brasil.

De otro lado, en el cuadro B-12 se observan los principales componentes exportados por Brasil en los últimos años, donde se deben mencionar principalmente a otras partes y accesorios de vehículos, motores, autoradios, partes de motores, bombas de inyección, frenos, etc., situación que muestra el potencial y diversificación de la industria autopartista brasileña.

En cuanto a las importaciones más importantes realizadas por el país, en el cuadro B-13 se destaca el ítem arancelario general otras partes y accesorios de vehículos, asimismo, cajas de velocidad, motores y sus partes, rodamientos, frenos, etc. Pudiendo apreciarse, en este intercambio, la apertura que actualmente tiene el sector en la economía brasileña, principalmente debida a aspectos tecnológicos y de especialización.

De la lectura del cuadro N° 16, relativo a al promedio del comercio intrarregional de los últimos tres años, se desprende que las exportaciones del país llegaron a \$US 965 millones, de ese total el 76% estuvo dirigido a los países del MERCOSUR (Argentina-71%; Paraguay-3%), 13% a México, 4% a Chile y 7% a la CAN (Perú-2%; Colombia-2%). Brasil cuenta con ventas importantes a todos los países del área, no obstante, se señalan sólo las más resaltantes.

Por otra parte, sus importaciones provenientes de los países de la Asociación fueron \$US 533 millones, y en su gran mayoría (93%) provinieron del MERCOSUR (Argentina-93%) y complementariamente (7%) de México. Por lo que, en los hechos, Brasil no realizó compras de la CAN ni Chile.

Esta diferencia en el comercio de ida y venida de componentes nos muestra la fortaleza de la industria y la diversificación de las ventas de Brasil en la región y,

asimismo, la debilidad de la industria autopartista de los países que forman la CAN.

#### **4.1.3. URUGUAY.**

##### **4.1.3.1. La industria automotriz de Uruguay.**

Las primeras producciones automotrices uruguayas datan del primer quinquenio de los años sesenta (la empresa Nordex cuenta sus primeras producciones en 1962). A fines de esta década el país ensamblaba cerca de diez marcas de automotores entre americanas, europeas e incluso una japonesa, producto de la variedad de demanda, estrechez del mercado y los altos aranceles.

La normativa sobre integración nacional obligó a muchas empresas a que incluso desarrollaran carrocerías con procesos de calderería, además permitió, como en toda la región, la instalación de industrias autopartistas que, aprovechando el régimen altamente protector, se desarrollaron y consolidaron y hoy permanecen en el mercado de proveedores de terminales o reposición. Diez años después, a fines de los setenta, esta industria se encontraba en su mejor momento, sin embargo en 1983 sufrió una aguda crisis de la que se recuperó. A partir de 1991 severas medidas desregulatorias y una acelerada apertura determinaron la cesación de actividades industriales (entre 1991 y 1996) de ocho plantas donde se armaban vehículos de las marcas Ford, GM, Toyota, Fiat, Mercedes Benz, BMW, International y VW.

La permanencia de Renault, Peugeot y Citroen ha sido base del desarrollo exportador actual.

La normativa vigente en Uruguay para la industria automotriz tiene como sus principales disposiciones el Decreto N° 316/92 y 340/96, por medio de los cuales se establece la reducción de 10 puntos de la T.G.A. (Tasa Global Arancelaria) para la importación de vehículos nuevos por cada dólar exportado de autopartes y/o vehículos producidos en el país.

##### **4.1.3.2. El comercio del sector automotor.**

El interés de mantener una participación activa dentro del régimen que opera en el MERCOSUR y el mercado interno limitado, ha determinado el establecimiento de pocas marcas orientadas fundamentalmente a la exportación a Argentina y Brasil,

por lo que el consumo interno de estos productos se abastece casi exclusivamente con la importación.

Esta situación se manifiesta fehacientemente en el comercio automotor uruguayo, dado que, según la información proporcionada por el cuadro N° 2, sus exportaciones representaron el 6% y sus importaciones el 12% de sus respectivos totales nacionales. Relaciones que aumentan a 10% y 14% cuando se refieren al comercio intrarregional del país.

En el cuadro N° 3 puede observarse que casi la totalidad de lo exportado por el país en el sector, que fue \$US 120 millones, se concretó en Argentina (74%) y Brasil (23%), siendo poco apreciables las ventas que hizo a UE y EE.UU.

Con relación a sus importaciones, por \$US 358 millones, el 58% fue realizado en países del área, dentro de los cuales se debe mencionar a Brasil (35%), Argentina (17%) y México (6%). Mientras que de terceros países sobresalen la importaciones procedentes de todas las zonas económicas seleccionadas en el estudio, siendo las principales la UE (20%), Japón (9%) y R. de Asia (7%).

#### **4.1.3.3. Industria terminal.**

Permanecen dos plantas activas, NORDEX S.A. donde se producen vehículos Renault y OFEROL S.A. (ex-planta Fiat/Sevel) asociada a PSA France, donde se producen modelos de Citroen y Peugeot. Actualmente la industria terminal uruguaya se encuentra en un período de readaptación con miras a los sucesos que se dan en el MERCOSUR.

La información con la que se cuenta es la correspondiente al período 1994/1998, la misma que se expone en el cuadro U-1, pudiendo observarse que sobre un total acumulado de 23.055 unidades ensambladas, la empresa con el mayor número de unidades producidas fue NORDEX, a la cual le correspondió el 62% del total, seguida de Sevel, que participó con el 36% de la misma.

Según se indicara, las producciones de camionetas a cargo de Ajax y de camiones livianos a cargo de Interagrovial cesaron de fabricarse desde 1996, no obstante las mismas se incluyen con fines comparativos.

La mayor cantidad de automóviles y de utilitarios livianos producido estuvo también a cargo de NORDEX.

El rango principal de automóviles y utilitarios livianos se concentró en motores entre 1.200 a 2.000 cc. En el

mercado local los vehículos con motor diesel se estiman en 25 a 30%, por lo que el mayor consumo está en los de gasolina. Esto es también debido a un impuesto específico que pagan los vehículos diesel.

La declinación de la producción uruguaya en el período es bastante notable, dado que de aproximadamente 14 mil unidades ensambladas en 1994 se llegaron a 2,7 mil en 1996, lo que significa un decrecimiento de casi el 81% entre ambos años. Como se manifestara, la industria uruguaya se encuentra en un período de readaptación con miras a definir su participación en el MERCOSUR.

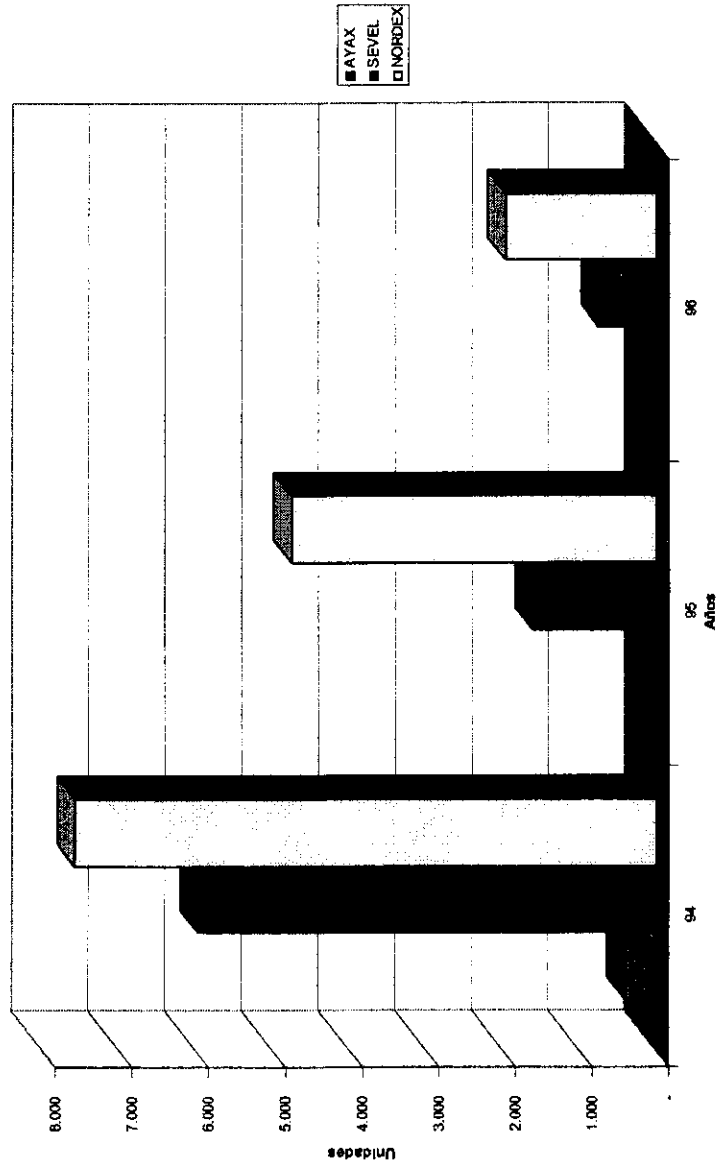
Los cuadros U-2 y U-3 proporcionan el valor total de las ventas realizadas en el mercado local de automóviles y comerciales, respectivamente, según el mismo, la demanda uruguaya de automóviles y utilitarios livianos en el último período se situó entre las 27 y 30 mil unidades y los vehículos comerciales entre las 1,6 y 1,9 miles de unidades. Datos complementarios de 1997 indican que las ventas de automóviles ascendieron a cerca de 34 mil y la de comerciales a 2 mil unidades. Solamente en 1998 comenzaron a comercializarse en plaza utilitarios Renault, anteriormente se empadronaban únicamente vehículos de servicio y prueba de las distintas plantas.

La rebaja arancelaria iniciada en 1991 llevó el arancel al 20% (actualmente 23%), lo que inhabilitó financieramente la continuidad de la comercialización en plaza.

#### **4.1.3.4. El comercio de vehículos.**

Tomando en cuenta lo que se manifestara inicialmente, en sentido de que casi toda la producción de las ensambladoras uruguayas está destinada a la exportación, se está hablando de la gran declinación que tuvieron estas ventas, de cerca de 14.000 unidades en 1994 a 2.700 en 1996.

GRAFICO 19 URUGUAY PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1994-1996



En el cuadro N° 4 se aprecia que el promedio trienal de vehículos exportado por Uruguay alcanzó a \$US 93 millones, de los cuales el 69% estuvo orientado a Argentina y el 29% a Brasil, notándose ventas poco apreciables a la UE y a Resto del Mundo.

En lo que se refiere a las importaciones, que ascendieron a un promedio de \$US 293 millones, el 55% tuvo origen regional, destacándose las provenientes de Brasil (35%), Argentina (13%) y México (7%). Por su parte, entre las de terceros países se citan a la UE (21%), Japón (10%) y Resto de Asia (75).

Uruguay registra un promedio de \$US 90 millones de exportaciones dirigidas a los países de la Asociación y el 100 por ciento del mismo está dirigido al MERCOSUR (Argentina-71%; Brasil-29%). Ver cuadro N° 15.

Por parte de sus importaciones de la ALADI, que alcanzaron a \$US 163 millones, el 87% tuvo origen en el MERCOSUR (Brasil-63%; Argentina-24%), las cuales se complementaron con el 13% que correspondió México.

En ese sentido, se puede concluir que su comercio de vehículos con los países de la CAN fue inexistente.

#### **4.1.3.5. Industria de componentes.**

La industria de componentes en Uruguay tiene como fin principal atender la demanda de las plantas de ensamble nacionales y de reposición del parque de vehículos, aunque cuenta con algunas exportaciones, como se verá más adelante. La producción está referida a componentes de producción generalizada entre los que se destacan parabrisas, lunetas, textiles, aislamientos térmicos y acústicos, aire acondicionado, radiadores, gatos, ejes y cubiertas. Mención aparte merece la producción de ejes homocinéticos, que mantiene exportaciones a Argentina para la marca Renault.

Las exportaciones promedio anual del período ascienden a \$US 27 millones, las cuales se concentran en el último ítem de la posición 8708, correspondiente a una partida genérica en la que no fue posible identificar el producto. El principal destino de las mismas fue Argentina (91%). La cifra anotada se refiere exclusivamente a los componentes definidos en la lista contemplada en el Capítulo I. Ver cuadro N° 5.

De otro lado, sus importaciones por un valor de \$US 66 millones, acusaron una mayor procedencia del área (70%), repartida en partes iguales entre Argentina y

Brasil. De terceros países se deben mencionar únicamente las que se originaron en la UE (17%).

En el comercio intrarregional, cuyas exportaciones ascendieron a \$US 26 millones, es válido lo referido anteriormente, dado que las exportaciones sensibles uruguayas se concentraron en Argentina (93%) y Brasil (5%), por lo que es posible afirmar que el MERCOSUR fue su único mercado aparente. Ver cuadro N° 16.

Las importaciones, por un valor de \$US 47 millones, provinieron en un 99% del MERCOSUR, y se dividieron en partes iguales Argentina y Brasil. Por lo que se afirma la inexistencia de intercambio sensible con la CAN y los otros miembros de ALADI.

#### **4.1.4. PARAGUAY.**

La producción del sector automotor en Paraguay está relacionada con autopiezas genéricas concentradas en pocas industrias, las cuales tienen como destino exclusivo el mercado de repuestos.

Consecuentemente, la incidencia del sector en la economía de este país debe apreciárselo desde el punto de vista de las importaciones, las cuales llegaron a un total de \$US 290 millones y representaron, en el período del estudio, 10% de sus importaciones globales, produciendo un déficit que afectó en 15% la balanza comercial del país.

Las limitadas exportaciones anotadas en el período, por menos de 3 millones, estuvieron destinadas exclusivamente a la región, sobresaliendo únicamente aquellas que se orientaron a la Argentina (92%).

De otro lado, las importaciones antes anotadas provinieron en un 39% de la región y tuvieron su principal procedencia en Brasil (32%), México (3%) y Argentina (3%). El 61% saldante, proveniente de terceros países, se originó principalmente en Japón (36%), la UE (11%) y R. de Asia (10%).

Se reitera que el mercado único de las exportaciones paraguayas a países del área, que se aproximaron a los \$US 3 millones, fue el MERCOSUR (Argentina 96%).

De otro lado, en las importaciones intrarregionales, por un monto de \$US 112 millones, aparte del MERCOSUR, que tuvo una participación de 91% (Brasil-83% y Argentina-7%) debe mencionarse a México con 8%. Por lo que se puede concluir que no mantuvo relaciones comerciales en el sector con países que conforman la CAN.

#### **4.1.4.1. El comercio de vehículos.**

Si bien en el comercio de vehículos se registran algunas exportaciones paraguayas, al no existir una industria establecida en el país se considera que pueden tratarse de reexportaciones, por lo que el análisis se enfoca hacia las importaciones.

En tal sentido, las compras paraguayas de unidades automotrices alcanzaron a \$US 238 millones, de cuyo valor el 33% tuvo como origen la región (Brasil-27%) y el 67% restante terceros países (Japón-40%; UE-12% y Resto de Asia-11%).

Las importaciones procedentes de la región sumaron cerca de \$US 79 millones, de este monto el 89% provino de países del MERCOSUR (Brasil-80%; Argentina-9%), el 10% de México. Se reitera que no hubo un intercambio paraguayo importante con la CAN ni con Chile.

#### **4.1.4.2. Industria de componentes.**

La industria de autopartes en Paraguay está compuesta mayormente por plantas metalmeccánicas de producción versátil, a excepción de las industrias de baterías eléctricas y la de elásticos de suspensión.

Toda esta producción tiene como destino la atención de las necesidades de reposición del mercado interno, por tal motivo no registra exportaciones apreciables.

Por consiguiente, el énfasis del análisis debe centrarse en la corriente de ingreso al país, en donde se tiene que el monto llegó a \$US 52 millones como promedio del período. De ese valor el 63% tuvo su origen en la región, donde se destacaron las procedentes de Brasil (58%), en lo que se refiere a países de extrazona corresponde citar a Japón (17%), UE (8%) y R. Asia (7%). Ver cuadro N° 5.

Las importaciones provenientes de países de la región sumaron cerca de \$US 33 millones, de los cuales el 97% se originó en el MERCOSUR (Brasil-93%; Argentina-4%), 2% en México y 1% en Chile, por lo que se puede concluir en la inexistencia de relaciones de intercambio de componentes con la CAN. Ver cuadro N° 16.



#### **4.2. LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN).**

En el marco de la CAN Colombia, Ecuador y Venezuela tienen suscrito el Convenio de Complementación en el Sector Automotor (publicada mediante Resolución 355 de la Junta), el mismo que tiene por objeto adoptar una política común con el fin de aprovechar el mercado ampliado en forma racional y en condiciones equitativas de competencia, aumentando la competitividad y la eficiencia del sector.

Dicha disposición define dos categorías de vehículos: Categoría 1, la cual comprende a automóviles, camperos o jeep, vehículos para el transporte de hasta 16 pasajeros y vehículos para el transporte de hasta 4.537 t (10.000 lb), así como sus chasis y cabinados. Categoría 2, los vehículos no comprendidos en la Categoría 1.

Existe el compromiso de no autorizar la importación de vehículos usados ni modelos anteriores.

Para la Categoría 1 el AEC fijado es de 35%, para los de la Categoría 2 el AEC es 15% y para los paquetes "completely knocked down" (CKD) un mínimo de 3% y máximo de 5%.

Los países aplican en su comercio recíproco requisitos específicos de origen oportunamente definidos y, por otra parte, fijan porcentajes mínimos de integración, que actualmente son de 45% para la Categoría 1 (40% para Ecuador), 35% para los de la Categoría 2, y 45% para autopartes (35% para Ecuador), los mismos que son calculados de acuerdo con fórmulas establecidas, que se diferencian para el caso ecuatoriano.

Asimismo, crea el Comité Automotor, conformado por representantes privados y públicos, el cual se encarga de administrar el programa, y entre sus tareas más inmediatas, se señalan: establecer las condiciones de origen, determinar una política de exportaciones, realizar evaluaciones periódicas de la marcha del Convenio y establecer una política común para las negociaciones con terceros.

Disposiciones posteriores a este convenio determinaron nuevas normas, tales como la incorporación de partes subregionales en las producciones de Colombia y Venezuela (33% y 18% para las categorías 1 y 2, respectivamente); sanciones a los incumplimientos; metas de incorporación a partir de 1999. Así como, precisaron otros temas como ser el contenido y las condiciones que deben cumplir los paquetes CKD.

Finalmente, se debe destacar que este Convenio, el cual se desarrolla en un marco de unión aduanera plena, dado que cuenta con la liberación total de gravámenes y restricciones para vehículos y autopartes, así como de un arancel externo común en plena vigencia, ha permitido un desarrollo notable del sector entre sus países suscriptores.

Debe hacerse hincapié en que las políticas y regímenes automotrices nacionales de los países suscriptores están basadas fundamentalmente en las disposiciones de este Convenio.

## **4.2.1. COLOMBIA.**

### **4.2.1.1. La industria automotriz de Colombia.**

El régimen automotor colombiano tiene como base el Decreto 440 de 1995, el cual se sustenta fundamentalmente en el Convenio Automotor suscrito en el marco de la CAN. El beneficio de la aplicación del AEC para los paquetes CKD (3%) requiere la incorporación de partes de cualquiera de los países suscriptores del Convenio, en un porcentaje que va ascendiendo 1 punto anualmente y que en 1997 se fijaba en 32% para la Categoría 1 y 17% para la Categoría 2.

Colombia tiene normas sobre contaminación muy exigentes, las que van aumentando su exigencia gradualmente a través de los años, lo que hace que su mercado requiera modelos más modernos de vehículos.

El sector resulta ser muy importante en la economía del país puesto que aproximadamente el 57% de la demanda de vehículos es satisfecho con la producción nacional de tres empresas terminales y cerca del 7% de esa producción es exportada.

Según datos proporcionados por la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA), que se presentan en el cuadro C-1, el sector automotor ampliado de Colombia, vale decir incluida la industria de tractores, motocicletas y sus partes, contaba en 1993 con 227 empresas autopartistas que daban ocupación a 19.809 empleados y su producción bruta equivalió al 5,4% del total producido por la industria manufacturera del país.

### **4.2.1.2. El comercio del sector.**

De conformidad con la información disponible, en los últimos tres años las importaciones automotrices colombianas representaron cerca del 13% de sus importaciones globales y del 13% de sus compras intrarregionales, no habiendo tenido mayor peso sus exportaciones, dado que equivalieron a solamente el 1% de sus ventas globales y el 4% de sus exportaciones totales a la región. Ver cuadro N° 2.

En el mismo cuadro se observa que el valor del intercambio colombiano, promedio del trienio último, llegó

a \$US 1.636 millones, de los cuales 97 millones correspondieron a exportaciones y 1.539 millones a importaciones, por lo que el déficit del país llegó a \$US 1.442 millones. Este saldo representó el 74% del déficit global de la balanza comercial del país en el período.

Para las exportaciones colombianas, que sumaron \$US 97 millones, la región fue sustancial, puesto que el 84% de las mismas estuvo dirigida a ella y particularmente a Venezuela (56%) y Ecuador (22%). En cuanto a ventas a terceros países sólo merece nombrarse a EE.UU (7%) y la UE (3%). Ver cuadro N° 3.

En contraste, de los \$US 1.539 millones importados como promedio anual del período solamente el 24% tuvo origen regional, habiendo sido las más importantes las provenientes de Venezuela (12%), México (4%), Ecuador (4%) y Brasil (3%). En lo que respecta a países de extrazona sus compras se distribuyeron entre todos los países y zonas identificadas en el estudio, vale decir: Japón (36%), EE.UU (16%), UE (9%) y Resto de Asia (7%).

Del total de exportaciones a países del área, que llegó a un monto de \$US 81 millones, el 96% estuvo dirigido a los que conforma la CAN (Venezuela-67%; Ecuador-26%; Perú-3%), no siendo representativas las dirigidas hacia el MERCOSUR ni los otros dos países.

Las importaciones intrarregionales, que ascendieron a \$US a 363 millones, estuvieron mejor repartidas, pues el 69% provino de la CAN (Venezuela-52%; Ecuador-16%), el 15% de México, el 13% de MERCOSUR (Brasil-12%) y el 3% de Chile

#### **4.2.1.3. Industria terminal.**

La industria colombiana de automotores se remonta a los primeros años de la década del sesenta y, según se puede deducir de los datos de ACOLFA, su evolución entre 1991 y 1996 tuvo una tasa de crecimiento de aproximadamente 11% anual, sin embargo, los dos últimos años de este lapso la producción de vehículos decreció en 10% y 6%, respectivamente.

La producción acumulada entre los años 93 y 96 llegó a las 309.759 unidades, habiendo correspondido el 64% de ellas a automóviles, 29% a utilitarios livianos (17% camionetas y 12% camperos o jeep). El 7% restante

se debe adjudicar a vehículos comerciales (transporte de carga y pasajeros). En el último año mencionado se nota una menor participación de los automóviles, que pasaron a representar el 61% del total producido, ello en beneficio de la fabricación de camionetas y camperos que ascendieron en su cuota parte a cerca del 20% y 13%, respectivamente. Ver cuadro C-2.

Actualmente dicha producción se concentra en tres empresas que fabrican un total de seis marcas. La empresa que mayor producción tuvo en el lapso 93/96 fue Colmotores la misma que participó con el 41% de la producción total del país, el 38% de la de automóviles, el 40% de la de utilitarios livianos y el 81% de la de vehículos comerciales. A dicha ensambladora le siguió en importancia la Compañía Colombiana Automotriz, cuya producción representó el 32% del total de vehículos, 36% de automóviles, 26% de utilitarios livianos y 19% de comerciales. Finalmente, SOFASA S.A. produjo el 27% del total de automotores, el 26% de automóviles, y el 34% de utilitarios livianos; esta empresa no produjo vehículos comerciales. Como se puede apreciar, la especialización más aparente es la de Colmotores en lo que se refiere a vehículos comerciales.

Según la información recogida, la totalidad de automóviles y utilitarios livianos se manufacturaron con motores a gasolina y, los vehículos comerciales a diesel incrementaron su participación de 36% en 1993 a 64% en 1996. De otro lado, los automóviles de hasta 1.000 cc aumentaron su producción en una proporción de 10% a 16% entre esos mismos años, los del rango mayores a 1.000 hasta 2.000 cc se mantuvieron en el entorno del 80% y los mayores a 2.000 cc redujeron su participación gradualmente de 9% a 2%.

El cuadro C-3 informa sobre el consumo aparente de vehículos en Colombia, en el mismo se puede observar que 1994 fue el año de mayor demanda, con un total de 177,9 mil unidades, como se dijera anteriormente, los años siguientes ésta tuvo un descenso paulatino, hasta llegar en 1996 a 125,1 mil unidades. El primero de los años nombrados este consumo se satisfizo con 45% de vehículos fabricados localmente y con el 55% de importados. Por su parte el año 1996 el 60% fue de producción nacional y el 40% provino del extranjero, sin embargo, la evolución más notable se dio en camperos, puesto que su autoabastecimiento significó el 34% en 1993 y el 96% en 1996, por lo que se puede apreciar un buen desempeño productivo de este tipo de vehículos en relación con la demanda nacional.

GRAFICO 20 COLOMBIA PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1993-1996

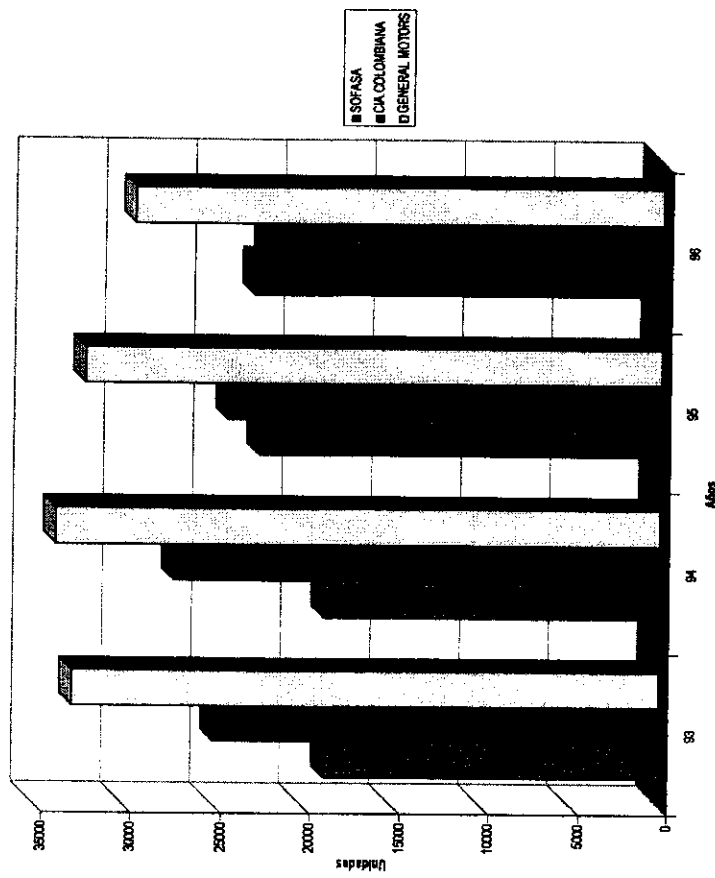
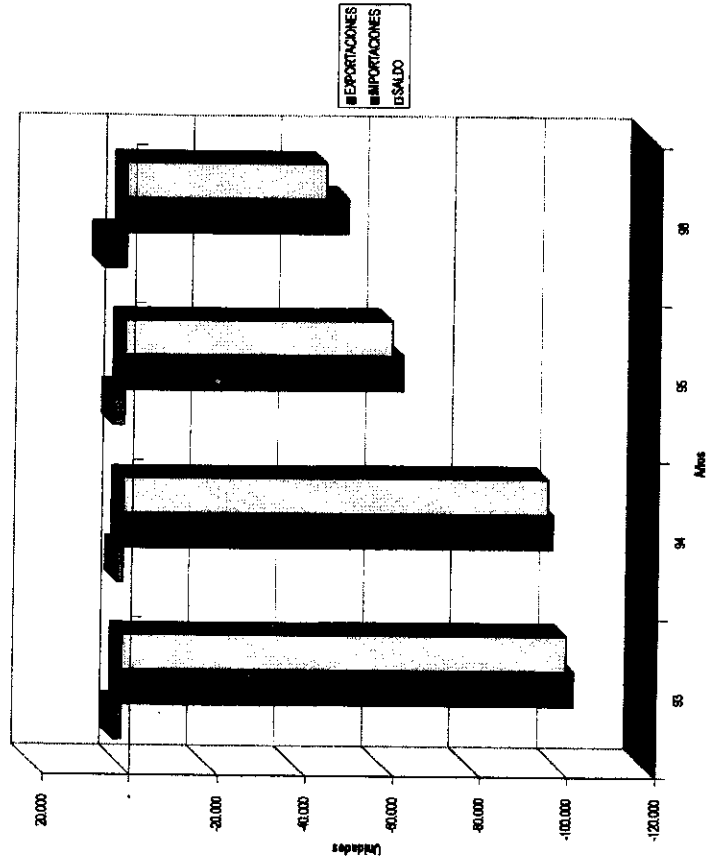


GRAFICO 21 COLOMBIA BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996



#### 4.2.1.4. El comercio de vehículos.

En el cuadro C-4 es posible observar que la exportación de vehículos se incrementó tres veces en los cuatro años considerados (de 1.7 a 5.2 mil u), ello significó el 2% de la producción efectuada en 1993 y el 7% de la de 1996. Por otra parte, la importación, según se muestra en el cuadro C-3, disminuyó en ese lapso, de 103,3 mil a 50,7 mil unidades. Esto quiere decir que durante los años extremos del período las exportaciones colombianas se incrementaron a una tasa compuesta aproximada de 44% anual, mientras que sus importaciones tuvieron un decremento equivalente de 19% por año. Ello es debido a que la demanda local disminuyó en aproximadamente 11% y resultó atractivo para las terminales incrementar sus exportaciones.

De los datos promedio del último trienio, que se exponen en el cuadro N° 7, se concluye que el intercambio comercial de vehículos terminados del país tuvo un valor de \$US 1.368 millones, correspondiendo a exportaciones cerca de 71 millones y a importaciones 1.297 millones, por lo que el saldo negativo de este segmento fue \$US 1.226 millones.

El sustento de la región para las exportaciones colombianas quedó de manifiesto, dado que el 92% de sus ventas estuvo dirigida a los países de ALADI, en forma particular a Venezuela (63%), Ecuador (24%) y Perú (4%). El 5% fue colocado en países que se agrupan en Resto del Mundo y el 2% en EE.UU. Ver cuadro N° 4.

Por su parte, las compras colombianas se canalizaron desde países de fuera de la zona en un alto porcentaje, donde sobresalieron Japón (40%), EE.UU. (13%) y UE (9%). La región significó sólo el 25% de las mismas, distinguiéndose las provenientes de Venezuela (14%), Ecuador (5%) y México (4%).

Colombia fue el cuarto país del área con más importaciones efectuadas, las mismas que equivalieron al 11% del global regional de compras de vehículos.

Las exportaciones del país a la región sumaron \$US 65 millones, los cuales prácticamente en su totalidad estuvieron dirigidos a la CAN (Venezuela-69%; Ecuador-26%; Perú-4%).

Por lo tanto, el análisis debe centrarse en las importaciones, que llegaron a poco más de \$US 329 millones. De este valor el 73% provino de la CAN (Venezuela-55%; Ecuador-18%), el 9% del MERCOSUR (Brasil 9%), el 15% de México y el 3% de Chile.

#### **4.2.1.5. Industria de componentes.**

La producción de autopiezas en el país es muy diversificada, según datos de la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA) existen 170 empresas cuyo valor de ventas alcanzó el orden de \$US 401 millones en 1996, de los cuales, se estima, cerca del 40% estuvo destinado a las ensambladoras, 25% a exportaciones y 35% a reposición.

#### **4.2.1.6. El comercio de componentes.**

Los cuadros Nos. C-5 y C-6 muestran, respectivamente, las principales exportaciones e importaciones realizadas por Colombia en los dos últimos años. En el primero de ellos se aprecia que la lista de componentes corresponde a cerca del 82% del valor exportado en 1996 y sobresalen en la misma los neumáticos y demás productos de caucho, guarniciones para frenos, partes de motores, lunas y vidrios y partes para ejes diferenciales. Pudiendo advertirse la diversidad de los productos fabricados en el país.

En el segundo las autopartes registradas para 1996 corresponden al 71% de las importaciones, por lo que se puede anotar la mayor diversificación que tuvieron estas compras. Entre las más importantes se mencionan a neumáticos y demás productos de caucho, partes de motores, lunas y vidrios, rodamientos y partes de carrocerías, las cuales tuvieron compras superiores a los 20 millones de dólares en cada rubro.

Los cuadros se confeccionaron sobre la base de la información de ACOLFA, teniéndose el cuidado de excluir las partes identificables para tractores y motocicletas.

De la información restringida a los componentes seleccionados para este estudio, se puede anotar que el valor promedio del comercio colombiano de autopartes llegó a \$US 267 millones, correspondiendo 26 millones a exportaciones y 241 millones a importaciones, por lo que el déficit del segmento autopartista fue de \$US 215 millones. Ver cuadro N° 8.

El 62% del valor de ventas indicado estuvo encaminado a los países de ALADI, principalmente a Venezuela (37%) y Ecuador (14%) y, en segunda instancia, a Argentina (5%). En cuanto a terceros países se debe hacer presente las exportaciones a EE.UU. (20%) y la UE (10%). Ver cuadro N° 5.

Por otra parte, las compras colombianas provinieron en su mayor parte de terceros países (86%), con origen predominante de EE.UU. (35%), Japón (28%) y UE (14%). De la región se debe mencionar a Brasil (6%), Venezuela (3%) y México (3%).

El valor de las exportaciones colombianas intrarregionales de componentes llegó a \$US 16 millones y de éstos el 84% estuvo dirigido a la CAN (Venezuela-60%; Ecuador-23%), el 9% a países del MERCOSUR (Brasil-9%), el 3,3% a México y el 3,3% a Chile. Ver cuadro N° 16.

Las importaciones desde países de la región arribaron a \$US 34 millones, y se repartieron entre el MERCOSUR (58%) (Brasil-46%; Argentina-12%), la CAN (23%) (Venezuela-22%) y México (19%).

#### **4.2.2. VENEZUELA.**

##### **4.2.2.1. La industria automotriz venezolana.**

La industria automotriz venezolana es una de las de mayor data de la región, pues sus primeras producciones se remontan a los inicios de la década del cincuenta. El régimen automotor por el cual se gobierna está dado por las Resoluciones 184 y 185 de 1995, las cuales armonizan con las disposiciones del Convenio Automotor que tiene suscrito con Colombia y Ecuador en el marco de la CAN.

Para poder hacer uso del AEC correspondiente a paquetes CKD (3%) es necesario que los vehículos producidos incorporen partes de los países suscriptores del convenio en un porcentaje que se definió para 1997 en 32% para la Categoría 1 y en 17% para la categoría 2. Al AEC debe añadirse un adicional de aproximadamente 16%, correspondiente a impuestos internos, para obtener el precio final de los productos.

El sector cuenta actualmente con aproximadamente diez empresas ensambladoras y cerca de 140 fabricantes de autopartes. Para 1996 la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ) registró para sus asociados cerca de 300 millones de dólares de activos fijos, 6.100 empleos directos, y una capacidad instalada de aproximadamente 157 mil vehículos año en un turno.

Las compras de autopartes nacionales en el año indicado ascendieron a \$US 213 millones, las exportaciones a \$US 365 millones y las importaciones a \$US 816 millones. Ver cuadro V-1.



Según los datos promedio expuestos en el cuadro N° 2, las exportaciones sectoriales del país alcanzaron a 294 millones dólares y representaron el 1,5% de sus exportaciones globales, mientras que sus importaciones sumaron 1.326 millones y significaron el 13% de sus importaciones también globales. Estos indicadores, en el comercio eminentemente intrarregional adquieren un mayor valor relativo para sus exportaciones, puesto que representaron casi el 8% de sus ventas totales a la región, en tanto que sus importaciones equivalieron al 10% de sus compras globales procedentes de la misma.

La balanza comercial automotriz venezolana acusó un déficit promedio anual de \$US 1.032 millones y en su intercambio con la región obtuvo un saldo positivo de \$US 75 millones, siendo junto a México y Brasil, uno de los tres países regionales que obtuvieron superávit en el comercio interno del período. Pudiendo apreciarse, de esa manera, el importante apoyo que representa la región y, particularmente la CAN, como soporte de su industria del sector.

#### **4.2.2.2. El comercio del sector.**

En efecto, el 81% de sus exportaciones automotrices estuvieron dirigidas a la región, correspondiéndole a Colombia el 65% y a Ecuador el 15%, en tanto que como terceros países se debe nombrar únicamente a EE.UU. que compró el 17% del indicado total. Ver cuadro N° 3.

En contraste, sólo el 12% de sus compras provino del área, debiendo mencionarse preferentemente a Brasil (4%), Colombia (4%) y México (3%) como países subregionales de origen. Mientras que se nota una presencia importante de EE.UU. (43%) y Japón (23%) como países de fuera de la zona.

Las exportaciones venezolanas a los países del área sumaron aproximadamente \$US 238 millones, de esta cifra el 99% estuvo canalizado a los países de la CAN (Colombia-80%; Ecuador-19%), por lo que se puede establecer que no tuvo ninguna connotación para el país el mercado del MERCOSUR ni de los otros miembros de ALADI. Ver cuadro N° 14.

Por su parte, sus importación intrarregionales, que ascendieron a \$US 163 millones, muestran una mejor distribución, pues del MERCOSUR provino el 39% (Brasil-36%), de la CAN el 36% (Colombia-33%), de México el 23% y de Chile el restante 3%.

#### 4.2.2.3. Industria terminal.

Según los registros de CAVENEZ, la venta de vehículos nacionales en 1960 fue de 33,4 mil vehículos, habiendo tenido su año pico en 1978 con 189,2 mil unidades. A partir de entonces se registró una caída paulatina, que tuvo en 1989 su peor momento con un porcentaje negativo de 79% respecto al año anterior. De entonces a la fecha dichas ventas fueron erráticas.

En el último lapso, parece mantenerse dicha característica, dado que en 1994 la producción nacional cayó un 23% para reponerse un 34% el siguiente año y volver a caer un 25% en 1996. Ver cuadro V-2.

Actualmente la producción de unidades terminadas se realiza en nueve empresas ensambladoras, con un grado de integración nacional de aproximadamente 30%. El cuadro citado anteriormente toma en cuenta trece empresas, pero se debe hacer constar que el último año de la serie dejaron de producir cuatro de ellas.

Según dicha tabla, en el período 93/96 la empresa que acusó mayor producción acumulada fue General Motors (32%), a la que le continuaron Ford Motor (26%) y Toyota (15%).

Si restringimos el análisis a automóviles, la compañía Fiat Automóviles es la que registró una mayor producción (24%), compartiendo el segundo puesto General Motors y Toyota (cada una con 23%), debiendo citarse también a Ford Motor entre los más importantes (14%).

En lo que respecta a utilitarios livianos, General Motors (39%), Ford Motors (36%) y Chrysler (11%) y Toyota (10%) son los que registraron la producción mayor.

Finalmente debe señalarse a General Motors (52%) y Ford Motors (28%) como principales fabricantes de vehículos para el transporte de carga y a General Motors (48%) y ENCAVA (41%) para movilizaciones destinadas al transporte de pasajeros.

De acuerdo a datos que se pudieron recabar para los dos últimos años del período analizado, todos los automóviles y utilitarios livianos fueron producidos con motores a gasolina, mientras que en lo que se refiere a comerciales el 41% de los fabricados en 1995 y 18% de los de 1996 fueron montados sobre motores a diesel; por lo que se debe resaltar un sesgo de la producción venezolana hacia los vehículos citados en primer término. Ver cuadro V-3.

GRAFICO 23 - VENEZUELA BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996

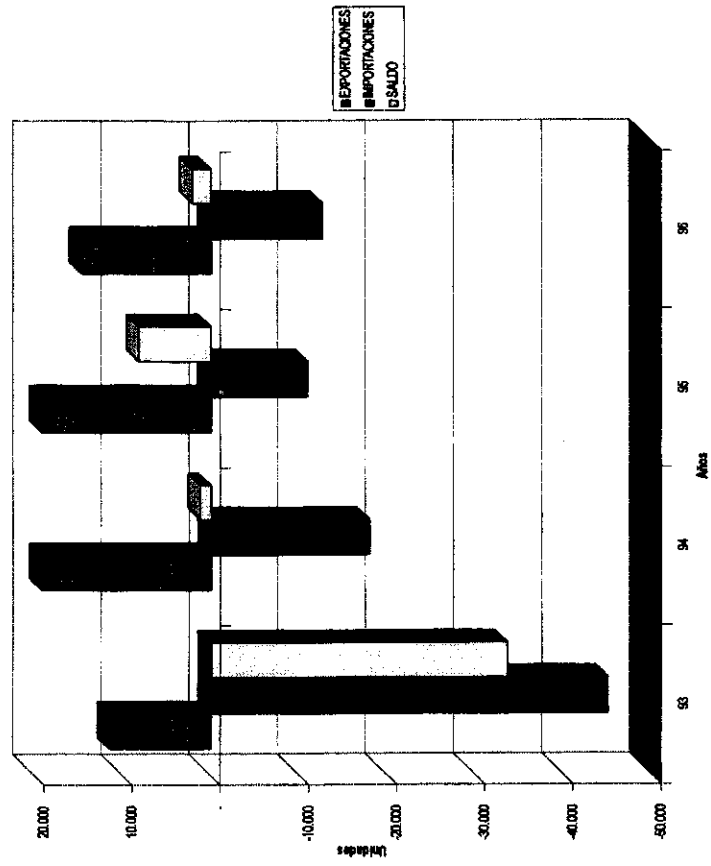
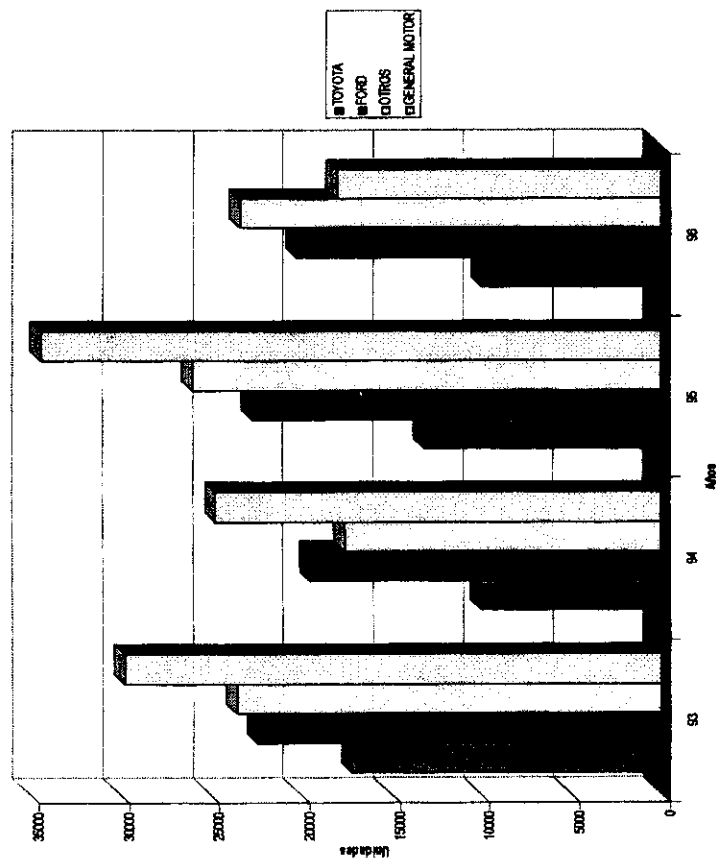


GRAFICO 22 - VENEZUELA PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1993-1996



El 83% de la producción de automóviles se centró en el rango de 1.000 a 2.000 centímetros cúbicos de cilindrada y el 97% de los utilitarios livianos fueron de más de 2.000 centímetros cúbicos. De otra parte, más del 88% de los vehículos comerciales a gasolina estuvieron en el rango de menores a 6.000 centímetros cúbicos y más del 61% de comerciales a diesel se produjeron en el estrato mayor a 6.000 cc.

La venta de vehículos en el mercado nacional fue oscilante en el período. En 1993 ésta alcanzó a 126,3 mil vehículos (año de mayor demanda), el siguiente año cayó un 41%, luego se recuperó un 20% y, finalmente volvió a rebajar 24% para terminar con 67,9 mil unidades en 1996. Ver cuadro V-6.

Por otra parte, la participación nacional de vehículos en el mercado local mejoró de 64% a 81% entre los años extremos del período.

#### **4.2.2.4. El comercio de vehículos.**

El total de vehículos exportados por Venezuela en los últimos tiempos puede apreciarse en el cuadro V-4. El monto más alto de ventas externas se registró en 1994, por un número aproximado de 19,2 mil unidades, que se aproximaron al 27% del total de producción, para situarse en alrededor 14,7 mil u. Equivalente al 21% de lo producido en 1996. Los dos únicos mercados aparentes de exportación fueron Colombia, a donde se dirigieron entre el 79% y 87% de las mismas, y Ecuador que captó el resto, entre el 21% y 13%. Las ventas a otros destinos no tuvieron una mayor representatividad.

En el cuadro V-5 puede observarse que el 70% de las exportaciones de 1996 se concentraron en las dos transnacionales norteamericanas, que también acusaron la mayor producción en el país, es decir General Motors (44%) y Ford Motor (26%). Esta participación mantuvieron dichas empresas en los mercados colombiano y ecuatoriano. Las mayores ventas se dieron en vehículos rústicos -jeep- (45%) y automóviles (32%), aunque no dejó de ser importante la exportación de comerciales (23%).

Conforme con los datos del cuadro general N° 4, el intercambio venezolano de vehículos alcanzó un valor de \$US 1.275 millones, de los cuales 230 millones correspondieron a exportaciones y 1.045 millones a importaciones, por lo que el saldo negativo resultante en este segmento fue de aproximadamente en \$US 814 millones.

Las exportaciones se concretaron casi exclusivamente en los dos mercados señalados anteriormente, que en valor promedio significaron: Colombia 79% y Ecuador 19%.

Por otra parte, las importaciones provinieron en un 12% de la región y el 88% restante de terceros países. Entre los países del área debe citarse a Brasil (4%), Colombia (4%) y México (3%) y respecto a otras zonas a EE.UU. (36%), Japón (28%) y Resto del mundo (14%).

Prácticamente el cien por cien de las exportaciones intrarregionales venezolanas, que arribaron a \$US 227 millones, se orientaron a países que conforman la CAN.

En tanto que sus importaciones procedentes de países de la zona, por un monto de \$US 130 millones, se distribuyeron 37% en la CAN (Colombia-34%; Ecuador-3%), 35% en el MERCOSUR (Brasil-35%), 24% en México y 4% en Chile.

#### **4.2.2.5. La industria de componentes.**

La más larga y profunda recesión que registró la industria automotriz venezolana a partir de 1989 y que recién termina, se convirtió en la más dura prueba que demostró una vez más la capacidad, creatividad y compromiso de los fabricantes de autopartes.

En este período las empresas supieron utilizar avanzadas técnicas gerenciales, elevando su competitividad mediante un proceso de mejora continua y actualización tecnológica, adoptando modernos sistemas de calidad internacionales.

La industria de autopartes en Venezuela es bastante diversificada, estimándose que cuenta con aproximadamente 140 empresas fabricantes que producen 200 tipos de componentes distintos (ver cuadro V-7) y ocupan un máximo de 35.000 personas directas y alrededor de 100.000 indirectas. Aproximadamente 30% de las autopartes incorporadas a vehículos originales son fabricadas en el país.

La venta total de autopartes venezolanas se estima que en 1997 fue alrededor de \$US 1.000 millones, de las cuales 40% estuvo canalizado a equipo original, 35% a reposición y 25% a exportaciones.

El promedio de la capacidad instalada de los productores de autopartes se calcula que abastecería a 200.000 unidades originales y podría atender un mercado de reposición de 2,5 millones de vehículos. Igualmente, se estima en un 60% la capacidad utilizada actualmente.

Para el equipo original se importan componentes no producidos en el país en paquetes CKD, que para el año 1997 estaban estimados en 160.000 juegos, equivalentes a \$US 1.300 millones, o sea a un precio promedio de \$US 8.000 la unidad. Para repuestos las importaciones totales habrían alcanzado los \$US 300 millones.

#### **4.2.2.6. El comercio de componentes.**

El cuadro V-8 permite apreciar las principales exportaciones de componentes, tanto de la industria autopartista como de las empresas terminales. En el mismo se destacan componentes importantes del tren motor como transmisiones cardánicas y partes de diferenciales.

Según se puede distinguir en el cuadro N° 5, el intercambio de autopartes en Venezuela alcanzó un monto de \$US 345 millones, de esta cifra, 63 millones correspondieron a exportaciones y 282 millones a importaciones, por lo que el déficit que se produjo en este segmento fue de \$US 218 millones.

Venezuela fue el cuarto país de la región en realizar exportaciones de componentes, evidentemente muy por debajo de Brasil, México y Argentina, que detentaron los primeros puestos.

Solamente el 17% de sus ventas estuvo dirigido a la región y en forma especial a Colombia (10%), Argentina (3%) y México (2%), en tanto que sus exportaciones a terceros países las absorbió EE.UU. (79%) y países no identificados agrupados en R. del mundo (3%).

Con referencia a sus importaciones, se puede indicar que muy poco correspondió a compras realizadas en países de la región (12%), donde sobresalieron las efectuadas a Brasil (4%), Colombia (3%) y México (2%). En cambio, EE.UU. (67%) y la UE (13%) fueron sus principales abastecedores de extrazona.

Las exportaciones venezolanas de autopartes a la región estuvieron en el entorno de los \$US 11 millones. Entre los países productores de la CAN es el que mejor repartidas tiene sus ventas, pues el 68% estuvo orientado a la CAN (Colombia-62%; Ecuador-5%), el 21% lo absorbió el MERCOSUR (Argentina-15%; Brasil-6%) y el 9% México. Lo cual insinúa una mayor eficiencia de la industria autopartista venezolana. Ver cuadro N° 16.

En cuanto a sus importaciones intrarregionales, que ascendieron a \$US 33 millones, Venezuela tuvo su principal abastecedor de autopartes en el MERCOSUR,

con un valor relativo de 52% (Brasil-39%; Argentina-12%), al cual le siguió la CAN con 32% (Colombia-29%; Ecuador-3%) y México con el restante 16%.

#### **4.2.3. ECUADOR.**

##### **4.2.3.1 La industria automotriz de Ecuador.**

La industria automotriz ecuatoriana comenzó en los primeros años de la década de los años setenta, cuando en el ex - Grupo Andino los miembros de esta subregión discutían la programación industrial conjunta del sector. En 1973 se instaló la primera planta ensambladora denominada Aymesa. Desde entonces a esta parte la producción fue evolucionando gradualmente y, según información proporcionada por CINAIE, hasta 1992 se habían ensamblado localmente poco más de 138 mil vehículos.

En 1994 la normativa ecuatoriana del sector se armonizó con el Convenio Automotor que tiene suscrito con Colombia y Venezuela en el contexto de la CAN, instrumento que, según se viera anteriormente, contempla un régimen preferencial a su favor en materia de tarifa externa, requisitos de origen y grado de integración (fórmula de cálculo).

El régimen tributario contempla un IVA de 10% y derechos aduaneros que varían de 2% a 20%.

En los últimos años la producción automotriz ecuatoriana estuvo a cargo de cuatro empresas: AYMESA, MARESA, OMNIBUS BB y COENANSA. Sin embargo, en 1997 esta última cesó definitivamente sus actividades, no obstante, con fines estadísticos, las tablas contemplan la actividad desarrollada por esa empresa.

##### **4.2.3.2. Comercio del sector.**

En los datos procesados por la Secretaría que se exponen en el cuadro N° 2 se observa la importancia que tiene para el comercio exterior del país el sector que nos ocupa, en efecto, en el trienio que contempla el estudio las importaciones realizadas significaron el 17% del total nacional de importaciones y en el ámbito regional, sus exportaciones equivalieron al 8% y sus importaciones al 14% de sus correspondientes totales dirigidos y provenientes de los países de ALADI.

El resultado de este intercambio se traduce en el saldo negativo que obtuvo su balanza comercial del sector, pues habiendo sido sus exportaciones promedio anual del período \$US 64 millones y sus importaciones \$US 666, el déficit total fue de \$US 602 millones, situación que se repitió en el comercio intrarregional, dentro del cual el monto de sus ventas llegó a \$US 63 millones y el de sus compras a \$US 161 millones, resultando que su balanza comercial regional del sector fue deficitaria en \$US 98 millones. Ver cuadro N° 2.

De lo indicado también se deduce que la región fue un importante apoyo para sus exportaciones, pues a ella estuvieron dirigidas más del 98% de las mismas, en tanto que sus compras las realizó principalmente desde terceros países, de los cuales provino aproximadamente el 76% del total.

En tal sentido, en el cuadro N° 3 puede observarse que del indicado volumen de exportaciones totales del sector el 93% estuvo canalizado hacia Colombia y el 6% a Venezuela, por lo que no caben mayores comentarios.

En cuanto a las importaciones sectoriales de países del área se deben distinguir las procedentes de Brasil (10%), Venezuela (7%), México (4%) y Colombia (3%). Respecto a los de extrazona, sobresalen todos los países y áreas seleccionados en el estudio, con las siguientes relaciones: Japón (42%), EE.UU. (13%), R. de Asia (10%) y UE (8%).

Se explicó líneas arriba que el comercio ecuatoriano de ida se concentró casi exclusivamente en los países que conforman la CAN, por lo que sólo merece analizarse lo sucedido con las importaciones.

Centrando el análisis en el comercio intrarregional, se tiene que el 43% de las compras realizadas por el país provino de la CAN (Venezuela - 28%; Colombia - 13%), el 41% del MERCOSUR (Brasil - 41%), el 15% de México y el 1% de Chile.

#### **4.2.3.3. La industria terminal.**

El cuadro E-1 registra la producción automotriz ecuatoriana según empresas y marcas para una serie de cuatro años, en el mismo se puede apreciar que la fabricación máxima registrada se dio en 1994, que ascendió a cerca de 34 mil unidades, para descender a 26 mil u el año siguiente y a 19 mil u en 1996. Se tiene noticias de que en 1997 se ensamblaron 23 mil u. Esta producción se concentró en automóviles y utilitarios



livianos. Como utilitarios livianos debe entenderse a camionetas, vehículos 4x4 y furgonetas.

La producción acumulada del período muestra que la empresa que mayor producción tuvo fue Omnibus BB (33%), seguida de AYMESA (28%) Y MARESA (24%). Como se indicara, la compañía COENANSA cerró definitivamente su planta, no obstante, hasta 1996 había tenido una producción equivalente al 15% del total ensamblado en el país.

En automóviles, la mayor productora fue AYMESA (53%) y en utilitarios livianos Omnibus BB (44%).

Las exportaciones acumuladas en el período significaron el 24% de la producción total correspondiente y tal como se registra en el cuadro E-2, la empresa que más exportaciones realizó fue Omnibus BB (31%), continuándole AYMESA (28%) y MARESA (22%).

Según se puede apreciar en el cuadro E-3, la demanda de vehículos en el país decreció con relación al año 1994, en efecto de 64,6 mil vehículos se llegó a 25,9 mil en 1996, lo cual significa una disminución de 60%. Sin embargo, el abastecimiento con vehículos nacionales mejoró de 41% a 53% entre esos tres años, este crecimiento fue más notorio en automóviles.

#### **4.2.3.4. El comercio de vehículos.**

De conformidad con el cuadro E-2, las exportaciones disminuyeron de 7,3 mil a 5,1 mil unidades en los dos años vistos anteriormente, más o menos en una relación de 30%, lo hicieron por un equivalente a la mitad de la pérdida de la demanda nacional.

De la lectura del cuadro N° 4 se desprende que en el valor de las exportaciones promedio ecuatorianas del trienio llegaron a \$US 63 millones, habiendo sido sus únicos mercados Colombia (93%) y Venezuela (6%).

Mientras que por el lado de sus importaciones, que fueron cerca de \$US 569 millones, sólo el 26% provino de la región, resaltando Brasil (10%), Venezuela (8%), México (4%) y Colombia (3%) como sus mayores proveedores y, Japón (45%), Resto de Asia (12%) y EE.UU. (9%) como sus más fuertes abastecedores de fuera del área.

GRAFICO 24 - ECUADOR PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1993-1996

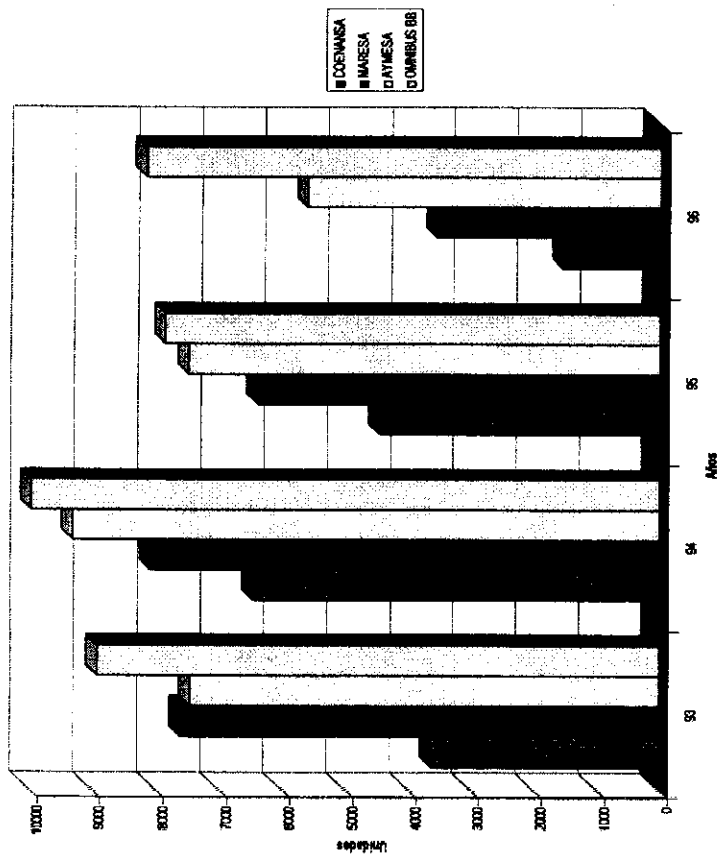
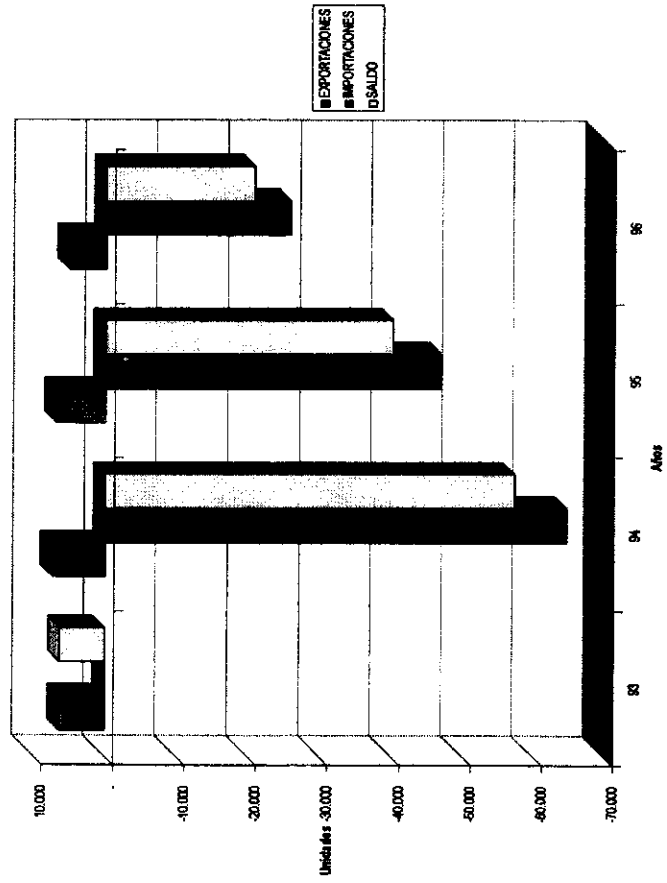


GRAFICO 25 - ECUADOR BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996



Por todo lo anteriormente expuesto es fácil deducir que, en cuanto se refiere al comercio intrarregional ecuatoriano, que se muestra en el cuadro N° 15, sus únicas ventas estuvieron dirigidas a la CAN (100%), mientras que sus compras, por \$US 147 millones, estuvieron repartidas entre la misma CAN (43%), de la forma como se vio en la anterior sección, y el MERCOSUR (40%), principalmente Brasil (39%). Fueron también importantes las compras realizadas a México (16%).

#### **4.2.3.5. Industria de componentes.**

No se ha podido obtener una información objetiva del estado de desarrollo de la industria de componentes de Ecuador, sin embargo, se sabe que existe un abastecimiento local importante de componentes genéricos y que toda la parte medular, relativa al tren motriz chasis y carrocería, proviene del exterior. De la nómina de empresas consideradas en el anuario de CINAE se pudo conocer como autopartes locales más importantes: material de fricción para frenos y embragues, equipo de suspensión, bujías, acumuladores eléctricos, asientos, radiadores, otros.

#### **4.2.3.6. El comercio de componentes.**

Del cuadro N° 5 se deriva que las exportaciones ecuatorianas de los componentes seleccionados fueron poco significativas por lo que se debe hacer énfasis en las importaciones, las cuales llegaron a un promedio de \$US 97 millones. De este valor el 14% provino de la zona, particularmente de Brasil (7%) y Colombia (4%), mientras que de terceros países se deben distinguir las compras realizadas a EE.UU. (40%), Japón (23%) y la UE (16%).

Dentro del comercio intrarregional, se debe mencionar que el 100% de las exportaciones del país, que llegaron a poco más de \$US 1 millón, fue concretada en la CAN, casi en su totalidad en Colombia.

Las importaciones, que llegaron a \$US 14 millones, provinieron en un 58% del MERCOSUR (Brasil-51%; Argentina-6%), un 33% de la CAN (33%) (Colombia-28%; Venezuela-5%) y un 9% de México.

#### **4.2.4. PERU.**

##### **4.2.4.1. La industria automotriz en Perú.**

La industria automotriz en Perú se inició en la década de los años sesenta y pasó sus mejores momentos a mediados de la misma, con una producción máxima de cerca de 34 mil vehículos en 1976, posteriormente afrontó períodos muy difíciles que hicieron que tres de las cuatro ensambladoras que operaban en el país (Chrysler, Toyota y Nissan) cesaran en sus actividades, por lo que actualmente la única terminal que subsiste es Volvo, con una producción limitada de camiones. De otro lado, se mantienen algunas empresas de componentes cuya principal actividad está dirigida al mercado de reposición.

Actualmente el régimen peruano permite la importación de vehículos con el pago de una arancel de 12%, al que se debe añadir los impuestos internos por un total aproximado de 30% para vehículos y 20% para autopartes.

En ese comprendido, la incidencia del sector en la actividad económica del país se la debe valorar desde el punto de vista de las importaciones, las cuales, según se muestra en el cuadro N° 2, arribaron como promedio a \$US 753 millones y representaron el 11% de las compras globales totales realizadas por el país. El déficit arrojado por el sector, cerca de 745 millones, fue equivalente al 41% del déficit global de balanza de pagos del país en ese período.

Asimismo, de conformidad con el indicado cuadro, las exportaciones del sector a los países del área no tuvo mayor relevancia en el período del estudio, debiendo comentarse únicamente sus compras, que representaron el 5% de sus importaciones totales procedentes de la región.

##### **4.2.4.2. El comercio del sector automotor.**

Perú registra exportaciones por un total aproximado de \$US 8 millones, de ese valor 80% lo concretó en el área, mereciendo citarse las destinadas a Ecuador (33%), Brasil (14%) y Bolivia (13%).

Respecto a sus importaciones, que llegaron a la importante cifra de \$US 753 millones, se debe señalar que el 15% provino de la región, dentro de la cual se destacaron Brasil (9%) y México (5%), en tanto que de terceros países provino la mayor parte de las mismas

(85%) habiéndose repartido entre todas las zonas seleccionadas en el estudio: Japón (35%), EE.UU. (21%), UE (15%) y Resto de Asia (13%). Ver cuadro N° 3.

Perú no participa del convenio Automotor suscrito en el marco de la CAN, sin embargo, del total de sus exportaciones a la región, que se situaron en \$US 6 millones, el 70% fue dirigida a esa subregión (Ecuador-41%; Bolivia-16%; Venezuela-11%), siguiéndole en importancia el MERCOSUR al cual destinó el 21% (Brasil-19%) y finalmente Chile que captó el 10%. Ver cuadro N° 14.

En relación con las compras concretadas en países del área, por un monto promedio de \$US 111 millones, la CAN representó apenas el 3%, resultando mucho más importantes el MERCOSUR con una participación de 59% (Brasil-57%), México 33% y Chile 5%.

#### **4.2.4.3. Industria terminal.**

Según la información expuesta en el cuadro P-1, Perú ensambló automóviles hasta 1994, subsistiendo a partir de entonces únicamente una planta de vehículos comerciales. En consecuencia, la producción máxima en el período de estudio fue el año citado, en el que se produjeron 1.600 automóviles y 1.395 comerciales. Esta producción declinó para llegar a 1996 con 621 unidades, exclusivamente de comerciales.

Por otra parte, la demanda aparente del país tuvo un progreso importante en el lapso, dado que de 24.978 unidades en 1993 pasó a 43.421 u en 1996, acusando una tasa sostenida de crecimiento de 20% anual. Ella se basó predominantemente en las importaciones, dado que la producción local significó en el primer año mencionado 8,4%, para reducirse el último a 1,4%.

#### **4.2.4.4. El comercio de vehículos.**

Las exportaciones peruanas de vehículos fueron poco significativas, puesto que llegaron a cerca de \$US 3,5 millones, particularmente en la línea de comerciales (93%), para esto debe nombrarse a Ecuador (69%), Chile (16%) y Bolivia (10%) como únicos destinatarios apreciables de la misma. Ver cuadro N° 4.

En este segmento Perú tuvo importaciones por un valor total promedio de \$US 603 millones, de los cuales solamente el 13% correspondió a la región, habiendo sido sus principales proveedores Brasil (7%) y México (6%). En cambio, todos los países y zonas económicas externas

seleccionadas en el estudio tuvieron importancia para las compras peruanas, Japón (40%), EE.UU. (17%), Resto de Asia (15%) y UE (12%).

Por su parte, de los aproximadamente \$US 90 millones de importaciones peruanas de vehículos provenientes del área, el MERCOSUR participó con el 51% (Brasil-49%), México con el 41%, Chile con 4% y algo menos del 4% correspondió a la CAN (Colombia-3%).

#### **4.2.4.5. Industria de autopartes.**

Perú mantiene la producción de algunos componentes automotrices entre los que se destacan motores, que en 1994 llegaron a 1.842 unidades y decrecieron a 502 u en 1996; otros componentes importantes para el país son cilindros para motores a gasolina, guarniciones de fricción para frenos y embragues, juntas metaloplásticas y otras autopartes genéricas como radiadores, baterías, cables etc., las cuales están destinadas principalmente a la reposición del mercado local y en segunda instancia al abastecimiento del ensamblaje de camiones.

Las exportaciones de autopartes registradas llegaron a \$US 4,4 millones, de los cuales 66% estuvo orientado a la región, particularmente a Brasil (27%), Venezuela (17%) y Bolivia (14%) y, respecto a terceros países, sólo corresponde citarse a EE.UU. (23%). Ver cuadro N° 5.

Conforme con los datos expuestos en esa tabla, las importaciones de autopiezas de Perú arribaron a aproximadamente \$US 150 millones y, como sucede con las compras de los dos casos anteriores, éstas tuvieron como procedencia principal países de fuera del área (86%), entre ellos EE.UU. (37%), UE (25%) y Japón (16%). En cuanto a la región, en este caso sólo debe mencionarse a Brasil (13%).

Las exportaciones peruanas de componentes a países del área se asomaron a \$US 3 millones, de ellos el 44% correspondió al MERCOSUR (Brasil-41%) y el 54% a la CAN (Venezuela-24%; Bolivia-20%).

De otro lado, las importaciones intrarregionales del país sumaron \$US 21 millones, que se repartieron entre el MERCOSUR, con aproximadamente el 94% (Brasil-92%), Chile con 3% y México 2%, por lo que resultaron poco apreciables las compras de este segmento desde la CAN.

#### **4.2.5. BOLIVIA.**

##### **4.2.5.1. La industria automotriz en Bolivia.**

Bolivia no cuenta en la actualidad con una industria automotriz nacional, sin embargo, con motivo de la programación industrial del sector automotor en el ex - Grupo Andino se desarrolló en la localidad de Santibañez, Departamento de Cochabamba, una planta ensambladora de camiones de la marca Renault, la misma que cesó operaciones el año 1996.

Ese empeño permitió que se instalaran en el país algunas industrias de componentes genéricos importantes, algunas de las cuales mantienen su producción, como se verá más adelante.

Actualmente el país tiene un régimen totalmente abierto a las importaciones y el arancel nacional es de 10% aplicado en forma uniforme, a ello se deben añadir impuestos internos que suman en total un adicional de 24%.

Dado el bajo valor de las exportaciones bolivianas la incidencia que tiene el sector para la economía del país se aprecia en las importaciones, las cuales, según lo observado en el cuadro N° 2, llegaron a un promedio de \$US 245 millones y representaron el 17% de sus importaciones globales, por ciento que es el más elevado entre los países del área. En el comercio que mantiene con la región, las importaciones del sector equivalieron al 7% de sus compras totales realizadas en el área.

##### **4.2.5.2. El comercio del sector automotor.**

Las importaciones realizadas en la región representaron el 17% de sus compras totales del sector, para dichas importaciones resultaron significativas las procedentes de Brasil (13%), repartiéndose el saldo entre Argentina, México y Chile. Mientras que las procedentes de extrazona tuvieron una consistencia mayor (83%), habiendo sido las más importantes las concretadas en Japón (58%), la UE (13%) y EE.UU. (8%).

El país acusa exportaciones en el sector por cerca de \$US 2,6 millones, siendo las más apreciables las siguientes: 68% al MERCOSUR (Argentina-46%), 27% a la CAN (Perú-23%) y 5% a Chile. No obstante, debe tomarse en cuenta que el 96% de ese valor corresponde a vehículos y al no ser país productor de los mismos, podría entenderse que las mismas corresponden a reexportaciones.

De otro lado, sus importaciones de países de la región ascendieron a \$US 41 millones, de éstos el 83% tuvo origen en el MERCOSUR (Brasil-76%; Argentina-7%), el 6% en Chile, el 6% en México, y finalmente el 4% de la CAN, en la cual se debe mencionar únicamente a Perú (3%). Ver cuadro N° 14.

#### **4.2.5.3. Comercio de vehículos.**

De acuerdo a la información disponible<sup>17</sup>, el consumo aparente de vehículos en Bolivia fue de 10.473 unidades en 1993; 13.015 en 1994; 9.500 en 1995; y 10.700 en 1996.

Respecto a las exportaciones bolivianas de vehículos se toma en cuenta lo indicado en el apartado anterior, por lo que nos referiremos sólo a las importaciones, en tal sentido, y de conformidad con el cuadro N° 3, éstas ascendieron a un promedio de \$US 215 millones año, significando la región 12% en la cual se debe resaltar la participación de Brasil (8%), México (1%), Chile (1%) y Argentina (1%). Consecuentemente las de mayor significado provinieron de terceros países, sobresaliendo en ellas Japón (64%), la UE (14%) y EE.UU. (6%).

Las compras de vehículos procedentes del área llegaron a un total de \$US 26 millones, de este valor el 78% provino del MERCOSUR (Brasil-70%; Argentina-8%), el 10% de México, el 9% de Chile y solamente el 3% de países de la CAN (Colombia-2%).

#### **4.2.5.4. La industria de componentes.**

La industria de componentes en Bolivia es puntual y con pocas exportaciones. Cuenta con una industria importante de material de fricción para frenos, embragues, radiadores y filtros de aceite, combustible y aire; asimismo, con industrias específicas productoras de muelles, baterías eléctricas, vidrios templados y otras de producción generalizada como juegos de cables, bornes, etc. La producción está destinada principalmente al mercado de reposición.

Siendo poco significativo el valor relativo de las ventas externas bolivianas de autopartes que se registran en el cuadro N° 5, el análisis que sigue se resume a las importaciones.

---

<sup>17</sup> Estrategia del Sector Automotor en el Grupo Andino. SG/di 1 - 15/8/97



En tal sentido, las importaciones promedio se aproximaron a \$US 30 millones, la mitad de las mismas tuvo origen en la región, particularmente en Brasil (43%), ya que las de Argentina y Perú resultaron ser poco apreciables. Respecto a terceros países, sobresalen las originadas en EE.UU. (19%), Japón (18%) y la UE (10%).

Las importaciones del país llegaron a \$US 15 millones y como monto sensible de las mismas se debe mencionar únicamente al MERCOSUR (93%), dentro de la cual sobresalen las compras efectuadas a Brasil (87%).

### **4.3. DEMAS PAISES DE ALADI.**

#### **4.3.1. CHILE.**

##### **4.3.1.1. La industria automotriz de Chile.**

La industria automotriz chilena empezó sus actividades en la década de los sesenta y su mayor desarrollo alcanzó en los años setenta. En los primeros años su ineficiencia fue alta, dado que el precio de los vehículos era unas doce o trece veces los precios de origen, a mediados de los setenta esta ineficiencia bajó y llegó a ser uno a dos veces dichos precios.

Actualmente operan en el país tres empresas ensambladoras: General Motors, instalada en Arica, que produce exclusivamente camionetas, Francochilena y Cormecánica, cuyas plantas se localizan en Los Andes, producen automóviles y furgonetas, ambos de marcas francesas. Esta última empresa produce cajas de cambio que exporta a Argentina y recibe paquetes CKD de éste, los cuales a su vez los ensambla incorporando dicho producto.

Estas tres empresas exportan los componentes producidos en el país e importan los paquetes CKD bajo un régimen de compensación comercial anual que les permite exonerar el arancel nacional uniforme que es de 11%.

La compensación de producción local se refiere a valores de componentes sueltos o incorporados en los vehículos, los mismos que deben tener una integración nacional mínima de 70%. El régimen opera sólo con las ensambladoras.

Estos beneficios duran hasta fines del presente año, no estando definido aun el nuevo régimen. De acuerdo a conversaciones sostenidas con ejecutivos de las cámaras del sector, el mantener la industria automotriz no tiene

una incidencia apreciable en la economía nacional, por lo que se piensa que las subvenciones implícitas podrían tener una mejor aplicación en otras actividades de tipo social; por otra parte, las leyes anticontaminantes de Chile son muy exigentes, por lo que la producción nacional requeriría de tecnologías avanzadas que tal vez no están en consonancia con los volúmenes y la variedad de modelos de la demanda nacional.

#### **4.3.1.2. El comercio del sector automotor.**

Dada la limitada producción actual, la importancia del sector en el comercio exterior chileno se manifiesta en las importaciones, en efecto, en el promedio trienal que considera el estudio, de un total de \$US 1.784 millones de intercambio, sus exportaciones representaron 119 millones y sus importaciones 1.665 millones, por lo que el déficit promedio ascendió a \$US 1.546 millones. Dichas compras equivalieron al 12% de las importaciones totales globales del país. Ver cuadros Nos 2 y 6.

En cuanto al comercio intrarregional, el intercambio sectorial se aproximó a \$US 567 millones y de ese valor 109 millones fueron ventas y 448 millones compras, por lo que en éstas últimas la relación fue también importante, puesto que representaron el 10% de las importaciones nacionales intrarregionales.

La región absorbió el 91% de las ventas automotrices chilenas, las cuales se destinaron principalmente a Argentina (68%), Colombia (10%), Perú (4%) y Venezuela (4%), mientras que, de las orientadas a terceros países, solamente debe citarse a EE.UU. (4%). Ver cuadro N° 3.

Las importaciones de la región sólo representaron el 27% de su respectivo total, distinguiéndose dentro de ellos únicamente a Brasil (15%) y México (10%). En tanto que, extrarregionalmente, todos los países y zonas seleccionadas en el estudio fueron significativas: EE.UU. (22%), Japón (18%), Resto de Asia (15%) y UE (15%).

Según se aprecia en el cuadro N° 14, el 77% de las exportaciones intrarregionales del país, que fueron \$US 109 millones, se concretaron en el MERCOSUR (Argentina-75%) y el 23% restante con la CAN (Colombia-11%; Perú-4%; Venezuela-4%). Ver cuadro N° 14.

Por parte de las importaciones procedentes del área, que llegaron a \$US 448 millones, únicamente deben tomarse en cuenta las del MERCOSUR por un valor relativo de 63% (Brasil-55%; Argentina-7%) y las de

México (37%), dado que fueron inapreciables las provenientes de la CAN.

#### **4.3.1.3. Industria terminal.**

Tal como se manifestara al comienzo, la industria terminal de Chile se concentra en tres empresas armadoras, cuya producción se remite a automóviles y utilitarios livianos (jeep, camionetas y furgonetas), no se producen automotores comerciales. De conformidad con el cuadro CH-1, la oferta total de vehículos en el mercado nacional se incrementó 54% en el período 93/96, sin embargo, la oferta de vehículos de producción nacional disminuyó en 4 puntos, ello en beneficio de la importación que creció aproximadamente 62%.

Nótese, en la última columna de la tabla, que ello se produjo como efecto de la disminución de la oferta nacional en utilitarios, aproximadamente 13 puntos, puesto que la oferta en automóviles más bien incrementó su escasa participación en cuatro puntos.

En relación con el comentario anterior, merece tomarse en cuenta que el mercado chileno, dado su bajo arancel, es un mercado muy competitivo en cuanto a variedad de modelos y precios.

De acuerdo con la información del cuadro CH-2, en el acumulado del período de cuatro años la empresa que acusó una mayor producción fue General Motors, con cerca del 77% de la producción nacional, seguida de Automotores Franco Chilena con aproximadamente 15% y finalmente Cormecánica que participó con el 9%.

El 98% de la producción de utilitarios livianos, léase camionetas, correspondió a General Motors, la cual fue complementada con la fabricación de furgonetas (2%) de parte de las otros dos empresas. En el ensamble de automóviles sobresalió Franco Chilena (68%), producción que se completó con la de Cormecánica (32%).

De acuerdo con la información recogida, la especialización de la producción de automóviles en Chile se encuentra en el rango de 1.500 a 2.500 cc, en tanto que la de utilitarios en los de más de 2.500 cc.

#### **4.3.1.4. El comercio de vehículos.**

En el cuadro CH-3 puede observarse que en 1995, año de las máximas exportaciones del período del estudio, las ventas externas de camionetas llegaron a aproximadamente 5.300 unidades (77% del total) y la de

automóviles a 1.600 unidades (23%), siendo poco apreciables las de jeeps.

En el promedio trienal que consideran los datos de la Secretaría, expuestos en el cuadro N°4, se puede anotar que el valor total del intercambio chileno de vehículos ascendió a \$US 1.506 millones, habiendo sido 75 millones las exportaciones y 1.432 millones las importaciones, por lo que el saldo negativo promedio resultó ser \$US 1.357 millones.

En los hechos todas las exportaciones (98%) estuvieron canalizadas a países de la región, donde se deben distinguir a Argentina (64%), Colombia (16%) y Perú (5%).

Por otra parte, sólo el 28% de las importaciones provinieron de ésta, particularmente desde Brasil (15%) y México (11%), por lo que la importancia de terceros países fue mayor y se manifestó a través de EE.UU. (20%), Japón (20%), Resto de Asia (16%) y UE (14%).

En cuanto a importaciones según categorías de vehículos, el 48% correspondió a automóviles, el 39% a vehículos de transporte de carga (incluye livianos y pesados) y el 11% a transporte de pasajeros (incluye ligeros y pesados).

El 23% de las compras de automóviles provino de países del área, particularmente de México (18%) y Brasil (4%). En tanto que las importaciones más importantes se originaron en terceros países como Japón (25%), Resto de Asia (23%) y UE (18%).

Asimismo, el 22% de las importaciones de vehículos para el transporte de carga tuvieron origen regional, invirtiéndose el orden de importancia respecto a la categoría anterior, pues las más importantes provinieron de Brasil (13%) y luego las de México (9%). En esta categoría EE.UU. (37%) fue el principal abastecedor, seguido de Japón (20%) y la UE (11%).

Chile realizó el 13% de las importaciones de vehículos efectuadas por la región, correspondiéndole el tercer lugar en el conjunto.

De acuerdo a lo que registra el cuadro N° 15, el monto de las exportaciones intrarregionales de automotores del país llegó a cerca de \$US 74 millones, de los cuales el 67% tuvo como destino el MERCOSUR (Argentina-65%) y el 33% la CAN (Colombia-16%; Venezuela-6%; Perú-5%).

En cuanto a sus compras internas del área, que arribaron a \$US 396 millones, se debe señalar únicamente al MERCOSUR con una participación de

59% (Brasil-55%; Argentina-4%) y a México con 41%, no siendo apreciables las provenientes de la CAN.

#### **4.3.1.5. Industria de componentes.**

La industria de componentes en Chile se redujo notablemente a partir de la década de los años ochenta, actualmente la producción nacional se remite a las autopartes del tipo neumáticos, baterías, asientos, parachoques, armazones de chasis, asientos, guardafangos, radiadores, etc. Mención aparte merece la fabricación de cajas de velocidad, que se producen en una de las pocas empresas que se mantiene de épocas anteriores. Estas son producidas por la compañía Cormecánica, que abastece a los vehículos de la marca Renault y exporta a filiales de esta marca, principalmente de Argentina.

El porcentaje de integración nacional de los vehículos producidos localmente no es alto y puede estimarse actualmente en un 20% a 25%, según las empresas.

#### **4.3.1.6. Comercio de componentes.**

El cuadro CH-4 muestra los principales diez productos automotores exportados por Chile en los dos últimos años del estudio, en el mismo sobresale la exportación de cajas de velocidad, que detenta entre el 77% y 81% de las exportaciones totales de los componentes seleccionados en el estudio. Resalta también el rubro las demás partes y accesorios de la subposición 8708.99, la cual representó el último año el 5% de tales ventas.

Del cuadro general N° 5 se concluye que dichas exportaciones estuvieron principalmente dirigidas hacia países de la región (80%) y particularmente al mercado argentino (76%).

En cuanto a las importaciones, es necesario remitirse al mismo cuadro, observándose que las únicas sensibles de origen regional (22%) fueron las procedentes de Brasil (13%) y Argentina (7%), en tanto que las más importantes se originaron en países de fuera del área como EE.UU. (35%), la UE (21%) y Japón (12%).

En este caso se debe insistir en que el MERCOSUR (97%) fue el principal mercado de las exportaciones intrarregionales del país, que llegaron a ser \$US 35 millones, debido fundamentalmente a la presencia argentina.

Por parte de las importaciones procedentes del área, que sumaron algo más de \$US 51 millones, se debe

reiterar el MERCOSUR (91%), como principal fuente (Brasil-60%; Argentina-30%). La CAN no fue importante para el mercado chileno, por lo que más valor tuvo México (8%). Ver cuadro N° 16.

#### **4.3.2. MEXICO.**

##### **4.3.2.1. La industria automotriz de México.**

La industria automotriz mexicana es la segunda en importancia en el país y está considerada como un sector clave en las estrategias de modernización y globalización de la economía nacional. Opera en un ambiente de localización privilegiada, mano de obra especializada, desregulación, altos estándares de calidad y contribuye decisivamente al desarrollo.

Su aporte alcanza a más del 2% del PIB total, 11% del PIB manufacturero y da ocupación al 18% del empleo del sector manufacturero. La inversión total de equipo original se estima en 26 mil millones de dólares.

El régimen automotor mexicano cuenta con dos disposiciones básicas<sup>18</sup> que establecen las normas para el funcionamiento de la Industria Automotriz nacional. Estos están relacionados fundamentalmente con sus compromisos derivados del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Entre las disposiciones más importantes se señalan las siguientes:

La balanza comercial de las armadoras debe mantener una relación de exportaciones/importaciones que en 1997 se fijó en 71,6 %, en 1998 en 68,9 %, para ir bajando gradualmente a 55,0 % en el año 2003 y a 0 % en el 2004. Las importaciones de las comercializadoras particulares están sujetas a cuotas, las mismas que se establecieron en 30% para 1997 y 1998, por cada tipo de vehículo producido en el país.

Las armadoras nacionales deben cumplir con un porcentaje de integración nacional mínimo de 34% hasta fines de 1998 e ir descendiendo gradualmente hasta 29% el año 2003; por su parte, la industria de autopartes y/o proveedores nacionales deben mantener un valor agregado mínimo de 20% hasta el 2003 para luego el 2004 bajarlo a 0%. De otro lado, se exige un contenido regional TLCAN, el mismo que va aumentando escalonadamente de 50% en 1995 a 62,5% en 2004. Los

---

<sup>18</sup> Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. Diciembre de 1989.  
Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte.  
Enero de 1990.

impuestos a los vehículos TLCAN importados se van reduciendo a partir de 1994 en un punto hasta llegar a 0% el 2004.

Dentro del TLCAN está permitido para México mantener algunas restricciones a las importaciones hasta el año 2004, como forma de compensar desventajas iniciales y atraer inversiones.

Según CEPAL, la participación de México en el sector automotor del TLCAN debe interpretárselo como una forma de competir de las tres grandes transnacionales estadounidenses en su propio mercado frente a la producción asiática. En ese sentido, gracias al TLCAN la industria automotriz mexicana ha pasado a formar parte integrante de la industria de EE.UU. Las crecientes inversiones de este país llevaron a México, como nunca antes lo habían hecho, diseños de última generación y tecnología de punta<sup>19</sup>.

Los aranceles mexicanos para automóviles de países no pertenecientes al TLCAN están fijados en 20%, salvo los comprendidos entre 1.75 a 2.0, y 2,55 a 2.8 lt, que pagan 9%. Los vehículos comerciales mantienen una tarifa uniforme de 20%, con excepción de los menores a 2.721 kg de carga y volquetes, que están entre 9 y 10%. Los vehículos especiales cuentan con una tarifa general de 20%, con excepciones menores. Chasises y carrocerías deben cancelar 15%. En cuanto a autopartes, lo general es para automóviles 15% y comerciales 10%.

México tiene firmado varios acuerdos con países de ALADI, en el Capítulo VI se proporciona información detallada por ítem arancelario de los convenios, preferencias y aranceles del sector automotor que gobiernan estas relaciones.

#### **4.3.2.2. Comercio del sector.**

Según los datos promedio, el intercambio mexicano del sector automotor ascendió a \$US 23.298 millones, valor que representó casi el 53% del intercambio total regional, tal como puede comprobarse en los cuadros Nos. 1 y 2. De ese monto, las exportaciones ascendieron a 16.943 millones y las importaciones a 6.355 millones, siendo el único país de la región que obtuvo una balanza comercial positiva, de \$US 10.588 millones. Se hace notar que este muy importante saldo influyó para que la región, como conjunto, muestre un superávit en el período.

---

<sup>19</sup> CEPAL. Getting a lift: Latin American. M. Mortimer, April 1998.

Es necesario reiterar que los datos de la Secretaría General corresponden al promedio de los tres últimos años con información uniforme disponible y que incluyen la industria de la maquila.

El comercio del sector estuvo orientado en su mayor parte a los EE.UU., dado que el 85% de las exportaciones y el 80% de las importaciones mexicanas se concentraron en ese país. En sus ventas a la región, que representaron menos del 4% de su total, sobresalen las realizadas a Brasil (1%), Chile (1%) y Argentina (0,5%), debiendo anotarse que si bien los porcentajes parecen insignificantes, los valores absolutos son relevantes. En cuanto a otros países de extrazona, aparte de Estados Unidos, deben mencionarse solamente a la UE (2%) y a otros que se engloban en Resto del mundo (9%). Ver cuadro N° 3.

Las importaciones mexicanas de países del área fueron, igualmente, poco significativas, pues apenas llegaron a poco más de 3% del respectivo total, habiendo provenido éstas casi en su totalidad de Brasil (3%). En cuanto a otros países, aparte de EE.UU. merecen citarse únicamente a la UE (10%) y Japón (4%).

Del total de las exportaciones intrarregionales de México, que se sitúan en el orden de \$US 619 millones, el 48% estuvo dirigido al MERCOSUR (Brasil-30%; Argentina-14%), el 25% a la CAN (Colombia-9%; Perú-6%; Venezuela-6%) y el 27% restante a Chile. Ver cuadro N° 14.

Sus importaciones de la zona, por un total de \$US 210 millones están concentradas en más del 99% en el MERCOSUR (Brasil-97%). Consecuentemente, resultan inapreciables sus compras desde la CAN y de Chile.

#### **4.3.2.3. Industria terminal.**

Según información recabada en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), el país cuenta con ocho empresas terminales, las cuales produjeron un total aproximado de 1.233.600 mil unidades en 1996, habiendo correspondido el 65% a la producción de automóviles y el 35% restante a camiones.

Es necesario aclarar que en la clasificación mexicana se consideran camiones a las camionetas, jeep, furgonetas, buses y a los camiones propiamente dichos. Más adelante, cuando se comentan las ventas en el mercado interno se especifican las categorías comprendidas bajo esa denominación genérica.



GRAFICO 25 - MEXICO PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
1993-1996

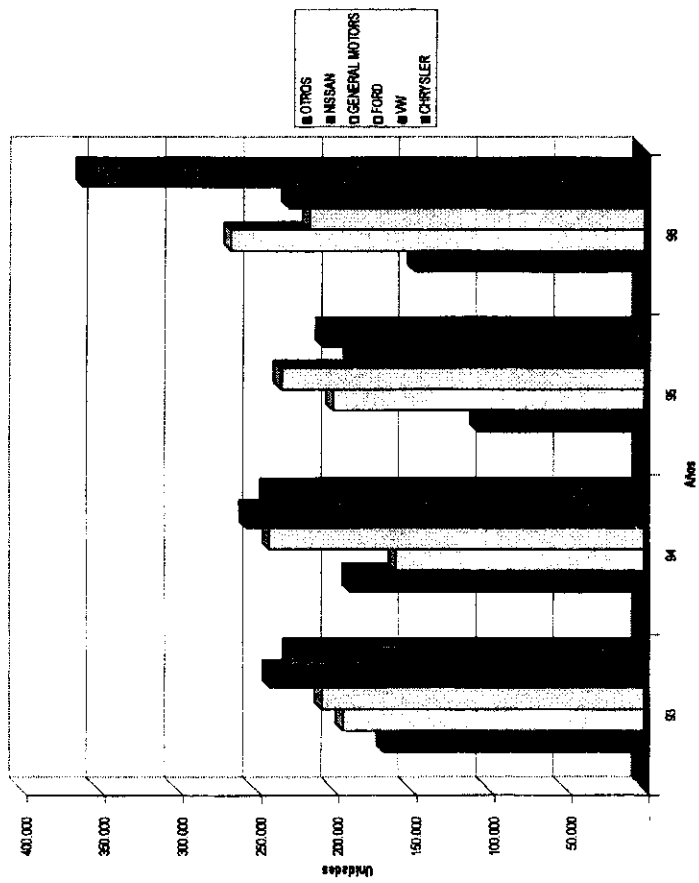
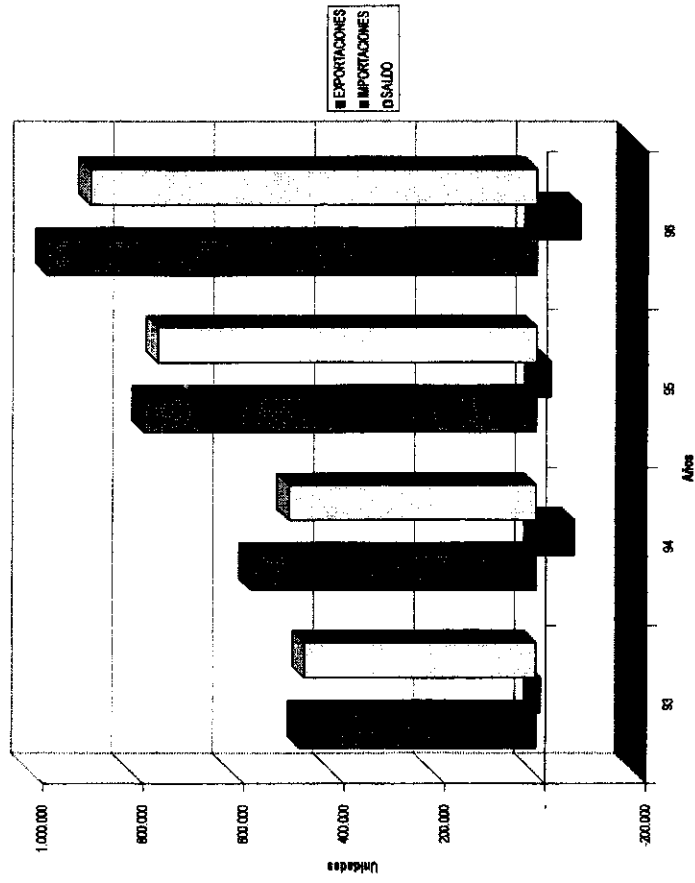


GRAFICO 27 - MEXICO BALANZA COMERCIAL DE VEHICULOS  
1993-1996



Las tres empresas de origen estadounidense, tres europeas y dos japonesas se reparten la producción de la siguiente manera: En el valor acumulado de los cuatro años del período, Chrysler produjo el 24%, VW el 21%, Ford Motor 21%, GM 19% y Nissan el 14%; siendo poco apreciables las producciones de Mercedes Benz, BMW y Honda, las dos últimas empezaron sus producciones en 1994 y 1995, respectivamente.

La demanda mexicana de vehículos en el último tiempo tuvo un comportamiento variable, pues la tasa anual de crecimiento sostenido que se mantenía entre 1987 y 1992, de aproximadamente 23% (llegó a 676 mil unidades este último año), sufrió una caída de 29% en 1993 y de 69% en 1995. Este fue el resultado de la crisis que afectó al país, por todos conocida, sin embargo, en 1996 comenzó una franca recuperación, que significa un incremento de aproximadamente 80% con relación al año anterior. No obstante, nótese que en este año no se llegó ni a la mitad de 1994 (ver cuadro M-2).

Tomando como base el total acumulado producido, se tiene que las mayores ventas se dieron en automóviles (67%) y más concretamente en las categorías subcompactos (32%) y compactos (27%), en tanto que en lo relativo a camiones (33%) los más vendidos fueron los de la Clase 2 (11%) y de Uso Múltiple (10%).

Las principales características técnicas de estas categorías son las siguientes:

#### **Automóviles:**

Subcompactos.- Desplazamiento 1.200 a 1.600 cc; potencia 44 a 110 HP; cuatro cilindros; distancia entre ejes hasta 2.475 mm.

Compactos.- Desplazamiento 2.500 a 3.100 cc, 110 a 135 HP; cuatro y seis cilindros; 2.460 a 2.700 mm entre ejes.

De lujo.- 2.400 a 5.400 cc; 150 a 394 HP; 4, 6 y 8 cilindros; 1.500 a 5.213 mm entre ejes.

Deportivos.- 2.000 a 5.700 cc; 140 a 408 HP; 4, 6 y 8 cilindros; 2.475 a 2.692 mm entre ejes; adicionales como cargadores y mayor número de válvulas.

#### **Camiones:**

Uso múltiple.- Pasajeros Tipo Van, Combi y 4x4; 1.800 a 5.700 cc; 85 a 225 HP; 4, 6 y 8 cilindros; 2.372 a 3.505 mm entre ejes.

Clase 1.- Tipo Pick-up; Peso Bruto Vehicular hasta 2.721 kg.

Clase 2.- Peso Bruto Vehicular de 2,722 a 4.536 kg.

Clase 3.- Peso Bruto Vehicular de 4.537 a 6.350 kg.

Clase 7.- Peso Bruto Vehicular de 11.794 a 14.698 kg.

#### **4.3.2.4. Comercio de vehículos.**

Las ventas externas de vehículos de fabricación nacional tuvieron un crecimiento constante, pero ello se pronunció más a partir de 1993, pues de conformidad con el cuadro M-3, de 471,5 mil unidades en dicho año se llegó a poco más de 975,4 mil vehículos en 1996, lo que arroja la importante tasa anual de incremento de 27%.

En la cantidad acumulada en ese lapso los automóviles representaron el 77% de tales exportaciones, con una tasa de incremento de 14%. Los camiones tuvieron un crecimiento notable, apreciada en una tasa de algo más de 93% anual.

De las cinco empresas exportadoras se destacan las ventas realizadas por Chrysler (29%) y Ford (25%), habiéndoles correspondido el primer lugar en camiones a Chrysler (62%) y en automóviles a Ford (29%).

Consecuentemente la balanza comercial de vehículos fue positiva en todos los años del lapso estudiado, con un acumulado que llegó a 2.598,1 mil unidades en los cuatro años del período.

En los datos registrados en el cuadro N° 4, el valor promedio de las exportaciones mexicanas alcanzaron a \$US 9.727 millones año. De este valor las ventas a terceros países representaron el 94%, principalmente orientadas hacia EE.UU. (82%) y R. del mundo (11%). La región sólo significó el 6%, resaltando Chile (1,7%) y Brasil (1,5%) con una participación comparativa sumamente baja.

En la parte de las importaciones, que llegaron a \$US 1.189 millones, EE.UU. fue también de lejos el que tuvo una mayor participación (80%) y la región intervino con un porcentaje similar al caso anterior (6%), que se centró exclusivamente en Brasil. En cuanto a procedencia de extrazona merece nombrarse también a la UE (7%) y Japón (3%).

Si nos remitimos al cuadro N° 15, que informa sobre el comercio intrarregional de unidades automotrices, podremos apreciar que el valor de las exportaciones del país, que pasaron en poco de los \$US 543 millones, estuvieron repartidas entre el MERCOSUR, al cual se destinó el 44% (Brasil-27%; Argentina-12%; Uruguay-

4%), la CAN, que participó con el 26% (Colombia-9%; Perú-7%; Venezuela-6%; Ecuador-4%) y Chile con el 30%. México tiene muy bien distribuidas sus ventas de automotores entre los países de la zona.

Por otra parte, sus importaciones, que suman \$US 74 millones, tuvieron un sesgo absoluto hacia el MERCOSUR (Brasil el total). No registrándose ninguna importación de la CAN ni Chile.

#### **4.3.2.5. Industria de componentes.**

De acuerdo con información del Banco Nacional de Comercio Exterior de México (BANCOMEXT), la industria de autopartes mexicana, que abarca 8 sectores, como ser metalurgia, plásticos y cauchos, autopartes, eléctricos, etc., en 1996 contaba con cerca de 600 empresas fabricantes, de las cuales 500 estaban registradas ante SECOFI, lo que les permitía ser proveedores de equipo original para la industria terminal. De éstas 220 exportaban de manera directa y 47 se clasificaron como altamente exportadoras. La lista de productos fabricados comprende todo el universo automotor.

La información de BANCOMEXT considera que la industria de autopartes genera ventas por más de \$US 8 mil millones. El caso de la producción de motores merece un comentario aparte. De acuerdo con AMIA, en 1996 la producción total de motores fue de aproximadamente 2,7 millones de unidades, de las cuales 9% se destinó al mercado doméstico, 21% se exportó en vehículos y 70% en forma directa. La fabricación de motores diesel se acercó a 275 mil unidades, correspondiendo todo el resto a gasolina. La fabricación de motores diesel esta realizada principalmente por cuatro industrias especializadas.

Los nichos de mercado detectados por BANCOMEXT en la región de ALADI comprenden a Argentina, Chile, Colombia y Venezuela, a los cuales se los identifica con potencial de demanda importante para productos del tren motor, suspensión, frenos, y otras partes y accesorios.

#### **4.3.2.6. El comercio de componentes.**

El valor promedio de las exportaciones mexicanas de autopartes, expuestas en el cuadro N° 5, pasaron de los \$US 7.216 millones, debiendo señalarse que el 99% de las mismas estuvieron orientadas hacia terceros países, donde sobresale con un margen muy amplio

EE.UU. (89%), seguido de Resto del Mundo (5%) y UE (5%). Debe acotarse que, si bien la participación de la región se diluyó ante la magnitud de las ventas mexicanas, pues sólo representó el 1% (ver cuadro N° 5), los valores absolutos sí fueron significativos, particularmente en el caso de Brasil (\$US 35 millones ) y Argentina (\$US 21 millones).

En las importaciones del país, por \$US 517 millones, la región representó poco menos del 3% del respectivo total, fundamentalmente por las procedentes de Brasil (2,5%). En cuanto a terceros países se debe repetir lo que es corriente en este análisis, es decir que la mayor parte provino de EE.UU. (81%). A éste le siguieron la UE (11%) y Japón (4%).

El comercio que México mantuvo con la región en este segmento, que fue, en lo que corresponde a exportaciones, \$US 75 millones, se orientó en un 76% al MERCOSUR (Brasil-47%; Argentina-28%); un 18% a la CAN (Colombia-8%; Venezuela-7%) y un 4% a Chile.

Las importaciones que realizó desde la región ascendieron a \$US 136 millones y el 99% se concentró en el MERCOSUR (Brasil - 94%). Siendo, en consecuencia, poco apreciables las recepciones desde la CAN y Chile.

## CAPITULO V

### COMENTARIOS DE CARACTER GENERAL

#### 5.1. NOTAS SOBRE PRODUCCION Y COMERCIO DE VEHICULOS.

El cuadro N° 21 presenta de manera resumida la información sobre producción y comercio de vehículos que se vino tratando por cada uno de los países miembros en el Capítulo anterior. Del mismo se infieren las siguientes observaciones:

Nueve países de la Asociación son productores de vehículos y los once cuentan, en mayor o menor grado, con industrias de componentes.

Considerando la producción regional de 1996, que alcanzó aproximadamente a 3,5 millones de vehículos, los países pueden ser clasificados en tres grupos:

- Altos productores, con el 94,6% de la producción: Brasil (51,1%), México (34,6%) y Argentina (8,9%).
- Medianos productores, con el 4,1% de la producción: Colombia (2,1%) y Venezuela (2,0%).
- Productores menores, con el 1,3% de la producción: Chile (0,6%), Ecuador (0,5%), Uruguay (0,1%) y Perú (0,1%).

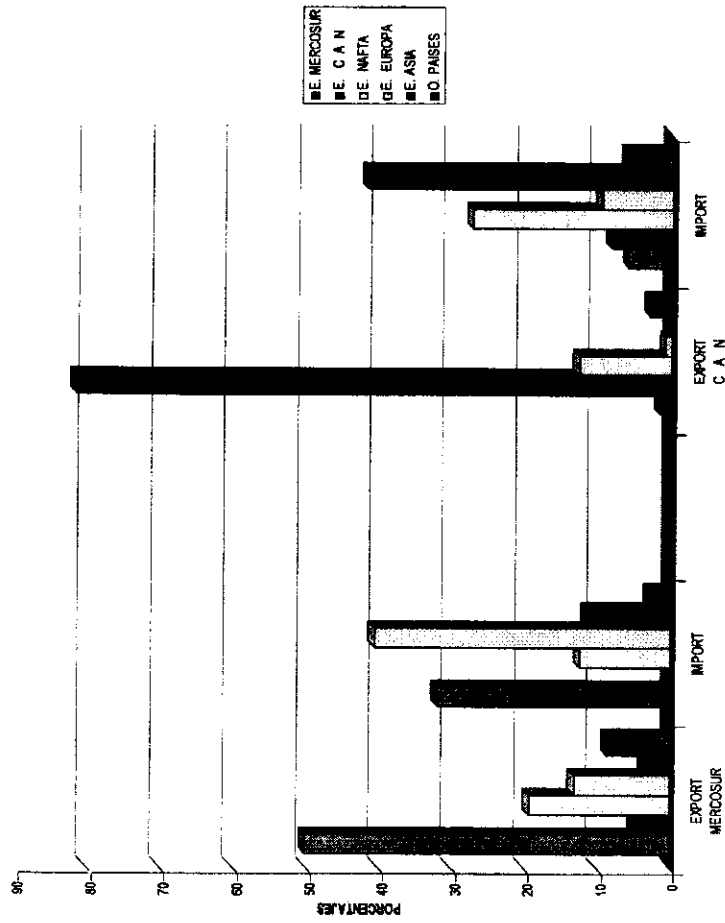
Tomando en cuenta las exportaciones del mismo año, que llegaron a 1,4 millones de unidades, igualmente, podrían clasificarse tres grupos:

- Altamente exportadores, con el 97,7% del total: México (69%), Brasil (21,0%) y Argentina (7,7%).
- Medianamente exportadores: Venezuela (1,0%)
- Exportadores menores, con el 1,3% del total: Chile (0,4%), Colombia (0,4%), Ecuador (0,4%) y Uruguay (0,2%)

En el caso de las importaciones todos los países tienen una presencia importante, la misma que está relacionada con el grado de abastecimiento de la producción local y/o la dimensión de sus economías. En ese sentido, considerando las importaciones de 1996, que alcanzaron a 783,8 mil vehículos, se distinguen los siguientes tres grupos:

- Altos importadores, con el 77,2% del total: Brasil (28,6%), Argentina (20,5%), Chile (17,2%) y México (10,9%).
- Medianos importadores, con el 15,7% del total: Colombia (6,5%), Perú (5,5%) y Uruguay (3,7%).

**GRAFICO 28 - CORRIENTES DE COMERCIO DEL SECTOR AUTOMOTOR**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles



**GRAFICO 29 - CORRIENTES DE COMERCIO DE VEHICULOS**  
 Promedio de los 3 últimos años disponibles

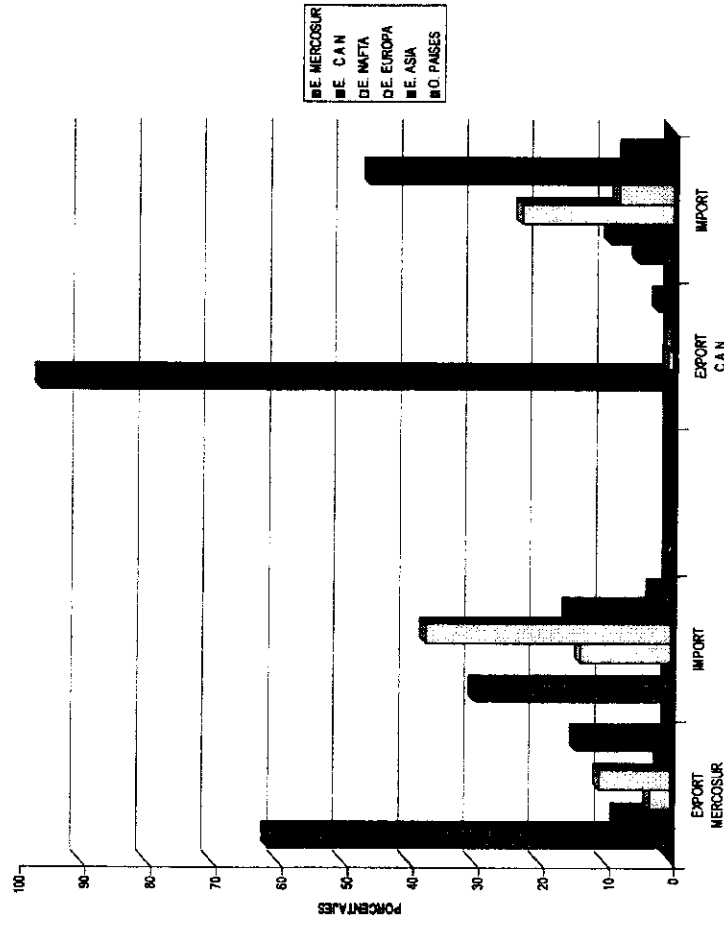
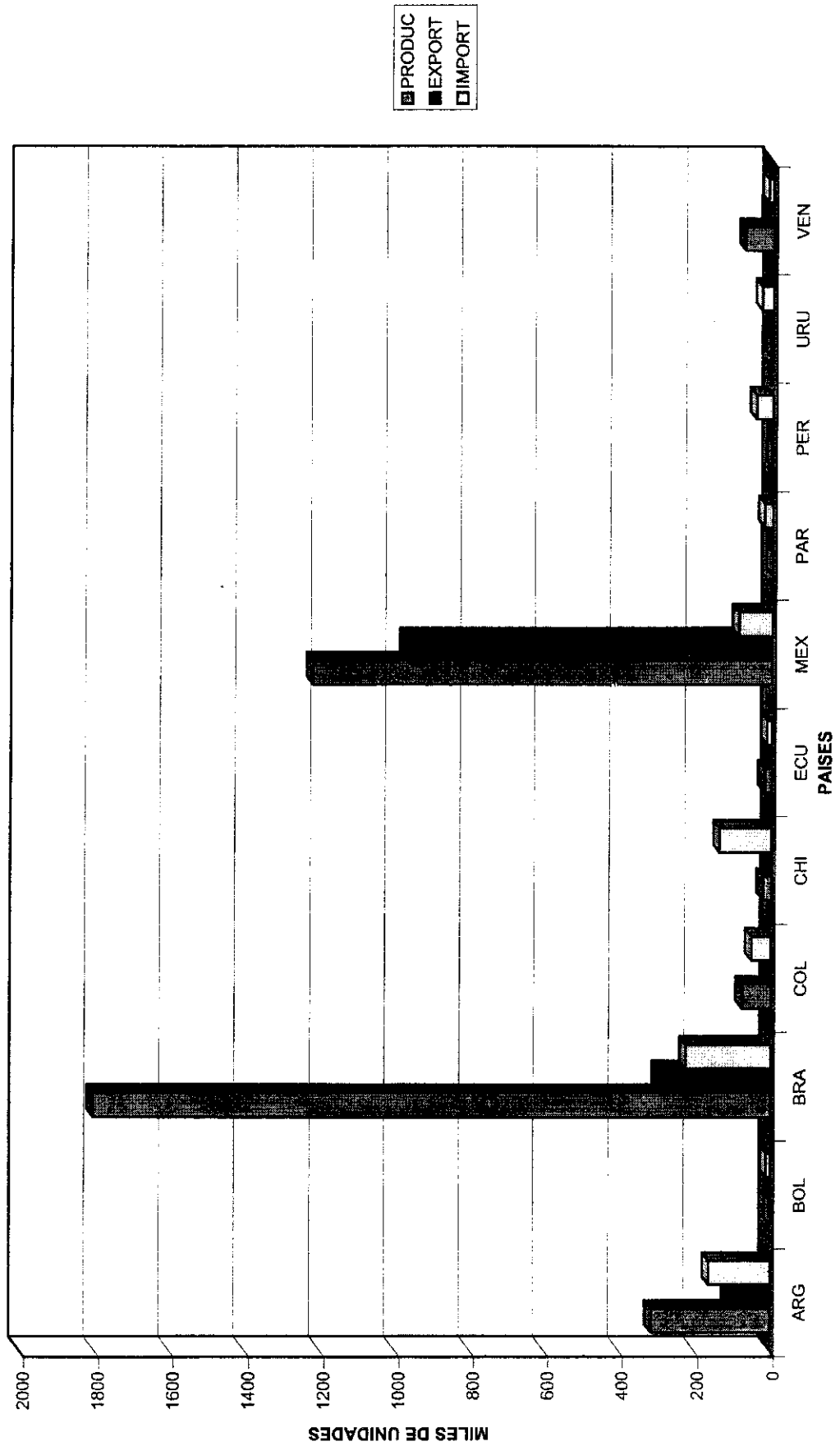


GRAFICO 30 - PRODUCCION Y COMERCIO DE VEHICULOS - 1996





- Importadores menores, con el 7,1% del total: Paraguay (2,7%), Venezuela (1,6%), Ecuador (1,5%) y Bolivia (1,4%).

## 5.2. NOTAS SOBRE COMPETITIVIDAD.

La industria automotriz regional se encuentra en una etapa de resurgimiento como consecuencia fundamental de los nuevos acuerdos de integración económica y la política general de apertura del comercio, vigente actualmente en los países miembros.

Es así que el sector encuentra su principal sustento en los compromisos sectoriales derivados del MERCOSUR y de la CAN, siendo un caso especial el de México, cuya participación en NAFTA le ha permitido formar parte del sistema productivo automotor de los EE.UU. y adquirir una alta eficiencia que le permite participar exitosamente en un mercado de alta competitividad. Este último comentario hace que en adelante nos refiramos a este país sólo con fines comparativos.

En efecto, el grado de competitividad de los países miembros está fundamentado en los convenios subregionales que tienen suscritos, situación que se refleja en el cuadro N° 12, dado que el mercado externo principal de vehículos para los países productores del MERCOSUR y de la CAN son sus propias subregiones, en porcentajes que van más allá del 82% de sus exportaciones totales en ambos casos<sup>20</sup>.

Lo registrado en el cuadro 17 confirma lo expuesto anteriormente, en efecto, se vio que los relativamente elevados coeficientes de "exportación/producción" de vehículos de Uruguay, Argentina, Venezuela y Ecuador tienen asidero en sus ventas derivadas de los compromisos subregionales que mantienen.

Salvo Brasil (13%) y Venezuela (19%) todos los países productores de la región tienen una alta dependencia de las importaciones vehículos (por encima del 40%), situación que se aprecia en la cuarta columna del cuadro N° 17. Ello está relacionado con la dimensión de los mercados y la limitación de modelos de la oferta nacional.

En componentes (cuadro N° 13), la relación de exportaciones a terceros países, más del 50% en ambas subregiones, muestra una mayor productividad de este segmento, sin embargo en la última columna del cuadro N° 17 se observa un coeficiente de exportación importante sólo para Brasil (113%) (México - 140%). Además debe considerarse que las empresas terminales tienen obligación de compensar sus importaciones con autopartes producidas localmente.

---

<sup>20</sup> Existen comentarios favorables de esta situación, en sentido de que las protecciones con las que se desenvuelven las dos subregiones han jugado un papel fundamental en el resurgimiento de la Industria Automotriz. Por otra parte, un papel del Banco Mundial indica que el "boom" comercial producido fue artificial, sostenido por tarifas y otras barreras que aislaron a los manufactureros locales de la competencia internacional. Getting a Lift: Latin American. M. Mortimer, abril 1998.

Finalmente, debe prestarse atención a que la región no posee una industria automotriz genuina, toda la producción sensible la realizan las grandes transnacionales de los ejes estadounidense, europeo y asiático, situación que hace que la administración de la integración del sector tenga en ellos sus principales actores.

### **5.3. NOTAS SOBRE EMPRESAS ESTABLECIDAS.**

La industria automotriz mundial se desenvuelve actualmente a través de grandes alianzas y "joint ventures" que hace difícil individualizar la coincidencia de marcas y modelos fabricados en los países miembros, por tal razón se prefirió hablar de empresas instaladas y, en tal sentido, la selección de las mismas tomó en cuenta producción nacional significativa y número de países de la región en los que mantienen operaciones.

En ese sentido, se señala la coincidencia de empresas en ambas subregiones. De las catorce compañías seleccionadas según el criterio expuesto, diez cuentan con instalaciones en el MERCOSUR y nueve en la CAN. Nueve de las diez transnacionales (TNCs) con operaciones en el MERCOSUR mantienen instalaciones en por lo menos dos de los tres países productores de esa asociación, la única excepción es Toyota, que sólo se encuentra en Brasil y su producción está orientada al mercado interno. Cinco de las nueve empresas implantadas en la CAN cuentan con instalaciones en dos o más de los tres países productores de este grupo. Ver cuadro N° 18.

En el cuadro N° 19 se observa que dos de las tres TNCs del Eje EE.UU. coinciden en las dos subregiones. Las TNCs del Eje Europa están localizadas fundamentalmente en el MERCOSUR y dos de las siete instaladas en esta subregión coinciden en la CAN. Las TNCs del Eje Asia están localizadas preferentemente en la CAN, y una sola de las cuatro que operan en este grupo coincide con el MERCOSUR.

Los cuadros Nos. 20 al 23 presentan algunas conclusiones valiosas **respecto al comercio con terceros países:**

#### **En cuanto a las exportaciones:**

- El Eje NAFTA ocupa el primer lugar como receptor de las exportaciones generales del sector tanto en el MERCOSUR como en la CAN.
- El Eje Europa ocupa el segundo lugar como receptor de las exportaciones del MERCOSUR, siendo poco significativo para la CAN.
- El Eje Asia ocupa el tercer lugar como receptor de las exportaciones del MERCOSUR (porcentaje bajo), siendo poco significativo para la CAN.

#### **En cuanto a las importaciones:**

- El Eje NAFTA ocupa el segundo lugar como proveedor tanto del MERCOSUR como de la CAN.

- El eje Europa ocupa el primer lugar como proveedor del MERCOSUR y el tercer lugar para la CAN.
- El Eje Asia ocupa el tercer lugar como proveedor del MERCOSUR y el primer lugar para la CAN.

En consecuencia, el Eje NAFTA (EE.UU. y México) tiene un mayor significado como receptor de las exportaciones de ambas subregiones. En tanto que como proveedores el Eje Europa (UE y AELC) es más importante para el MERCOSUR y el Eje Asia (Japón y R. de Asia) lo es para la CAN.

Esto es debido, fundamentalmente, al comercio de componentes, expuesto en el cuadro N° 23, donde se observa que la participación del Eje NAFTA en las exportaciones de este tipo posee un mayor significado aún para ambas subregiones, 32% en el caso del MERCOSUR y 61% en el de la CAN. Situación que contrasta lo observado en el cuadro N° 22, referente al intercambio de vehículos, para los cuales el Eje Europa ocupa el segundo lugar como mercado externo del MERCOSUR, no mereciendo comentarios las ventas de unidades completas de parte de la CAN.

## CAPITULO VI

### PREFERENCIAS OTORGADAS Y ARANCELES VIGENTES

#### ACUERDOS DE ALADI.

Los productos comprendidos en el presente estudio se encuentran negociadas por los países miembros en Acuerdos que responden a la siguiente clasificación.

**6.1. Acuerdos de Alcance Regional.** Requieren la participación de todos los países miembros (Artículo 6 del TM80).

Pueden referirse a una extensa gama de materias (Artículos 8 a 14 del TM80): comercio, complementación agropecuaria, promoción del comercio, cooperación científica y tecnológica, promoción del turismo, preservación del medio ambiente y otras modalidades no especificadas expresamente que sean de interés de sus signatarios.

Existen productos de la partida 8511.10 negociadas en el Acuerdo Regional N° 2: Nómina de Apertura de Mercados en favor de Ecuador (AR.AM/02)

**6.2. Acuerdos de Alcance Parcial.** No requieren la participación de todos los países miembros. Sus derechos y obligaciones rigen exclusivamente para los países que los suscriban o adhieran al Acuerdo (Artículo 7 del TM80) Permiten a sus miembros exceptuar la "cláusula de la nación más favorecida" y vincularse a nivel bilateral o por grupos de países.

**6.2.1. De Complementación Económica:** Tienen por finalidad promover al máximo el aprovechamiento de los factores de la producción, estimular la complementación económica, asegurar condiciones equitativas de la competencia, facilitar la concurrencia de los productos al mercado internacional e impulsar el desarrollo armónico y equilibrado de sus países miembros (Artículo 11 del TM80).

Los acuerdos de Complementación Económica más ambiciosos, calificados como de "nueva generación" abarcan el universo arancelario y presentan programas automáticos de liberación, incluso algunos de ellos tienen como objeto la conformación de una Zona de Libre Comercio a nivel bilateral (Ej. : el Acuerdo de Complementación Económica N° 18, suscrito por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay con el fin de establecer el MERCOSUR; y el Acuerdo de Complementación Económica N° 33, suscrito por Colombia, México y Venezuela como base para el

establecimiento del Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres).

Pueden referirse a las mismas materias que los Acuerdos Regionales.

La gran mayoría de las preferencias otorgadas por los países miembros sobre productos del sector se encuentran negociadas en esta modalidad de acuerdos.

A continuación se enumeran los Acuerdos de Alcance Parcial de Complementación Económica cuyo programa de liberación contiene productos objeto de este estudio:

- Nº 1: Argentina - Uruguay CAUCE (AAP.CE/01)
- Nº 2: Brasil - Uruguay PEC (AAP.CE/02)
- Nº 5: México - Uruguay (AAP.CE/05)
- Nº 6: Argentina - México (AAP.CE/06)<sup>21</sup>
- Nº 8: México - Perú (AAP.CE/08)
- Nº 9: Argentina - Perú (AAP.CE/09)
- Nº 11: Argentina - Colombia (AAP.CE/11)
- Nº 13: Argentina - Paraguay (AAP.CE/13)<sup>22</sup>
- Nº 14: Argentina - Brasil (A B y D) (AAP.CE/14)<sup>23</sup>
- Nº 17: Chile - México (AAP.CE/17)
- Nº 18: Argentina - Brasil - Paraguay y Uruguay (AAP.CE/18)
- Nº 20: Argentina - Venezuela (AAP.CE/20)
- Nº 21: Argentina - Ecuador (AAP.CE/21)
- Nº 22: Bolivia - Chile (AAP.CE/22)
- Nº 23: Chile - Venezuela (AAP.CE/23)
- Nº 24: Colombia - Chile (AAP.CE/24)
- Nº 27: Brasil - Venezuela (AAP.CE/27)
- Nº 28: Ecuador - Uruguay (ACE/28)
- Nº 30: Ecuador - Paraguay (AAP.CE/30)
- Nº 31: Bolivia - México (AAP.CE/31)
- Nº 32: Chile - Ecuador (AAP.CE/32)
- Nº 33: Colombia - México - Venezuela (AAP.CE/33)
- Nº 35: MERCOSUR - Chile (AAP.CE/35)
- Nº 36: MERCOSUR - Bolivia (AAP.CE/36)

**6.2.2 De Renegociación.** Recogen la revisión de los compromisos derivados del Programa de Liberación del Tratado de Montevideo de 1960 que instituyó la ALALC, conforme a lo dispuesto por los Cancilleres al establecer la ALADI (Res. 1 del Consejo de Ministros).

Han sido ajustados anualmente y expandidos y, en algunos casos han sido sustituidos por Acuerdos de Complementación Económica con objetivos más amplios.

---

<sup>21</sup> El Acuerdo tenía como fecha de vigencia hasta el 30.06.98; todavía no hubo manifestación de Argentina para prorrogarlo.

<sup>22</sup> Este Acuerdo, si bien continúa vigente estaría sustituido por las normas a que se hace referencia en el Capítulo IV-

<sup>23</sup> Idem anterior.

Existe negociación sobre productos del sector automotor en los siguientes:

- Nº 9: Brasil - México (AAP.R/09)<sup>24</sup>
- Nº 10: Brasil - Colombia (AAP.R/10)
- Nº 18: Colombia - Paraguay (AAP.R/18)
- Nº 21: Paraguay - Venezuela (AAP.R/21)
- Nº 28: Chile - Perú (AAP.R/28)<sup>25</sup>
- Nº 38: México - Paraguay (AAP.R/38)

**6.2.3. Acuerdos de Alcance Parcial al amparo del Artículo 25 del Tratado de Montevideo 1980.** Pueden concertarse con otras naciones no miembros o con áreas de integración económica de América Latina, haciendo uso de la s no "cláusula latinoamericana" del Tratado, que promueve la apertura de la región hacia la colaboración y convergencia con el resto de América.

Productos comprendidos en el presente estudio se encuentran negociados en los siguientes:

- Nº 4: Argentina - Cuba (AAP/A25TM/04)
- Nº 7: Colombia - Costa Rica (AAP/A25TM/07)
- Nº 16: Venezuela - Honduras (AAP/A25TM/16)
- Nº 21: Brasil - Cuba (AAP/A25TM/21)
- Nº 23: Venezuela - Guatemala (AAP/A25TM/23)
- Nº 25: Venezuela - Nicaragua (AAP/A25TM/25)
- Nº 27: Venezuela - El Salvador (AAP/A25TM/27)
- Nº 28: Venezuela - Cuba (AAP/A25TM/28)
- Nº 29: Colombia - Panamá (AAP/A25TM/29)

### **6.3. EXPLICACION DEL CUADRO DE PREFERENCIAS ADJUNTO EN SOPORTE MAGNETICO.**

Forman parte del presente Estudio dos unidades de soporte magnético (disquete):

- a) una unidad que contiene el consolidado de las preferencias concedidas recíprocamente por los países miembros en productos del Sector; y
- b) una unidad que consigna los aranceles nacionales vigentes a la fecha.

<sup>24</sup> Este Acuerdo caducó el 31.12.97

<sup>25</sup> Fue sustituido por el ACE 38 a partir del 01.07.98.

Dicha información se presenta en archivo ejecutable que genera planillas de doble entrada en formato Excel. El contenido y significado de las columnas es el siguiente:

### PLANILLA DE PREFERENCIAS OTORGADAS

COLUMNA	EXPLICACION
ACUERDO	Código del Acuerdo de la Asociación al que corresponde la preferencia otorgada.
COPARTICIPE	Países que intervienen en el Acuerdo.
OTORGANTE	Nombre del país que concede la preferencia.
ITEM	N° del ítem de la nomenclatura NALADISA que identifica al producto.
GLOSA	Glosa de la partida a la que sigue la glosa de la subpartida, si la hubiere, y a ésta la glosa del ítem que corresponde al producto negociado.
ANEXO	N° de anexo al Acuerdo, si lo hubiere.
OBSERVACIONES	Especificaciones que los países signatarios establecieron para negociar los productos, toda vez que la preferencia otorgada no cubra la totalidad del ítem o que éstos deban cumplir algunas condiciones especiales.
TIPO OBS.	Código específico (de interés sólo para la Secretaría).
PORCAD	Gravamen porcentual ad-valorem de la preferencia.
RESAD	Gravamen residual ad-valorem que corresponde aplicar efectivamente una vez descontado el porcentaje de la preferencia concedida.

#### 6.4. EXPLICACION DEL CUADRO DE GRAVAMENES DE IMPORTACION ADJUNTO EN SOPORTE MAGNETICO

Tal como se señalara anteriormente, los aranceles de importación vigentes en los países miembros a la fecha del estudio se presentan en disquete adjunto.

Dicha información se presenta en archivo ejecutable que genera planillas de doble entrada en formato Excel. El contenido y significado de las columnas es el siguiente:

COLUMNAS	EXPLICACION
PAIS INFORMANTE	Nombre del país al que corresponde la información.
CODIGO	Código del producto en nomenclatura NALADISA.
DESCRIPCION	Definición del tipo de gravamen y glosa del ítem arancelario que corresponde.
GRAVAMEN 1, 2,.....	Porcentual ad-valorem de los gravámenes cuya sumatoria corresponde aplicar.



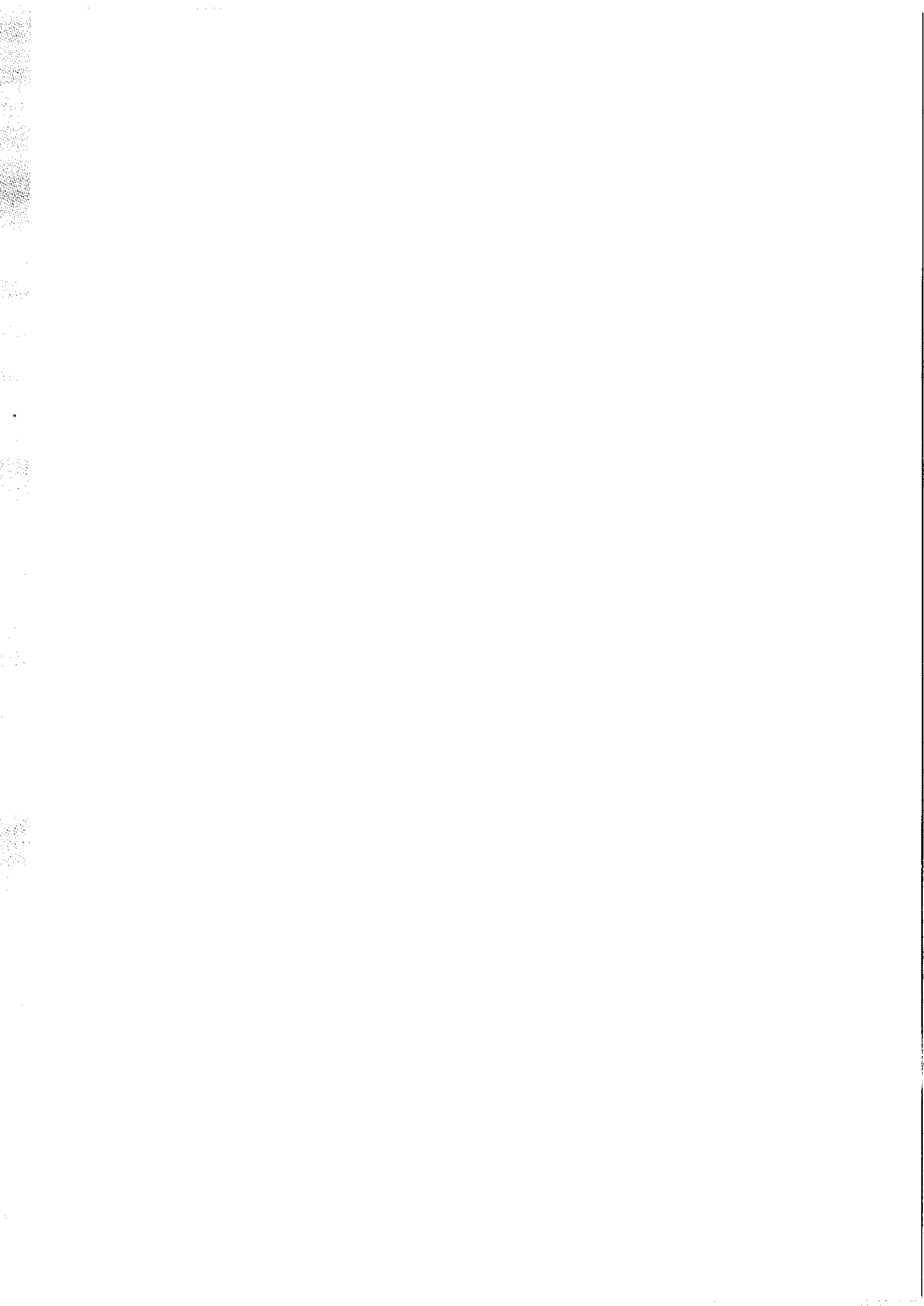
## CAPITULO VII

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. La industria automotriz regional se encuentra en una etapa de resurgimiento como consecuencia de las políticas nacionales vinculadas con los nuevos acuerdos de integración económica y la política general de apertura del comercio, vigente actualmente en los países miembros. Sin embargo, ella debe progresar y consolidarse en un contexto internacional extraordinariamente competitivo, caracterizado por una alta productividad y una oferta sobredimensionada.
2. Ocho de los países de la Asociación son productores de vehículos y los once, en mayor o menor grado, cuentan con una industria de componentes. La producción de 1996 alcanzó a 3.531,4 mil vehículos.
3. En el promedio anual de los últimos tres años con información disponible (1994/96), la región sumó \$US 23.038 millones de exportaciones y \$US 21.169 de importaciones totales en el sector, habiendo obtenido un superávit de \$US 1.869 millones. Sin embargo, es necesario aclarar que este saldo se debe fundamentalmente al intercambio favorable de México, puesto que el resto de países tuvo sendos déficit, los que en algunos casos resultaron ser bastante significativos.
4. Dichos valores representaron, aproximadamente, el 11% de las exportaciones y el 10% de las importaciones globales del área. Por otra parte, el comercio intrarregional significó el 20% de las exportaciones y el 22% de las importaciones totales del sector.
5. Desde el punto de vista de la fabricación de automotores la región puede clasificarse en tres grupos de países: Altos productores: Argentina, Brasil y México (94,6%, producción total 1996); Medianos productores: Colombia y Venezuela (4,1%); Menores productores: Chile, Ecuador y Uruguay (1,3%).
6. Para todos los países las exportaciones a la zona tuvieron un lugar preferencial, pues éstas pasaron del 53% de sus ventas totales del sector, con excepción de México, que sólo concretó el 4% de las mismas en los países de la Asociación. Ello es más patente en cuanto se refiere a vehículos.
7. El valor de las exportaciones intrarregionales del sector, del MERCOSUR, estuvo dirigido mayormente a su propio mercado (78%) y, desde el punto de vista individual, para todos sus miembros sus ventas subregionales coparon casi la totalidad de su capacidad exportadora, salvo para Brasil (66%), para el cual tuvieron relativa importancia la CAN (12%) y R. de ALADI (22%).

8. Para las importaciones intrarregionales de esta subregión sucede algo semejante, pues las compras entre los países que la componen fue más importante (88%), las cuales se complementaron con las provenientes de R. de ALADI (12%). No pudiendo apreciarse compras sensibles desde la CAN.
9. Refiriéndonos a la CAN, se observa que su propio mercado absorbió el 97% del valor de sus exportaciones orientadas al área, por lo que para el conjunto ni para los países considerados individualmente no tuvo connotación apreciable el MERCOSUR ni el resto de países.
10. Desde la óptica de las importaciones intrarregionales el comercio de la CAN estuvo más repartido entre los países de la zona, pues si bien el proveniente de sus propios miembros tuvo preponderancia (45%), fue también importante el que se originó en el MERCOSUR (33%) y en R. de ALADI (22%). Para Colombia la propia CAN participó con más fuerza en su mercado (69%), en tanto que para Bolivia (83%) y para Perú (59%) el MERCOSUR tuvo más importancia como proveedor.
11. En el comercio del sector sobresalen dos aspectos, por una parte la existencia de canales de comercialización importantes desde el MERCOSUR hacia la CAN y, por otra, las elevadas importaciones que las dos subregiones mantienen desde terceros países; ambos hechos muestran un alto potencial del mercado regional que se traduce en oportunidades para la complementación del sector entre ambas subregiones.
12. El sector encuentra su principal sustento en los compromisos sectoriales derivados del MERCOSUR y de la CAN, siendo un caso especial el de México, cuya participación en el TLC le ha permitido formar parte del sistema productivo automotor de los EE.UU. y adquirir una alta eficiencia que le permite participar exitosamente en un mercado de alta competitividad como es ese. Por lo que se puede afirmar que los acuerdos de integración, en general, han sido elementos claves para impulsar la industria del sector.
13. Salvo Brasil y Venezuela, todos los países productores de la región tienen una alta dependencia de las importaciones en su demanda interna de vehículos (por encima del 40%). Ello está relacionado con la dimensión y amplitud de los mercados y la limitación de modelos de la oferta nacional.
14. En componentes, la relación de exportaciones a terceros países (más del 50% en ambos casos) mostraría una mayor eficiencia productiva de este segmento, sin embargo otros indicadores y la obligación generalizada de las terminales de compensar sus importaciones con autopartes producidas localmente demuestran que esto es evidente sólo para Brasil y México.

15. La región no posee una industria automotriz terminal autónoma, toda la producción sensible está en su gran mayoría en manos de las transnacionales (TNCs) de los ejes norteamericano, europeo y asiático, situación que hace que la administración de la integración del sector tenga en ellos a sus principales actores.
16. Dos de las tres TNCs del Eje EE.UU. coinciden en las dos subregiones. Las TNCs del Eje Europa están fundamentalmente en el MERCOSUR y dos de las siete que están en este bloque coinciden en la CAN. Las TNCs del Eje Asia están localizadas preferentemente en la CAN, y una sola de las cuatro instaladas en ese grupo coincide con el MERCOSUR.
17. En cuanto al comercio con terceros países, el Eje NAFTA ocupa el primer lugar como receptor de las exportaciones del MERCOSUR y de la CAN. El Eje Europa ocupa el segundo lugar como receptor de las exportaciones del MERCOSUR, siendo poco significativo para la CAN. El Eje Asia ocupa el tercer lugar como receptor de las exportaciones del MERCOSUR (bajo porcentaje), siendo poco significativo para la CAN.
18. En cuanto a las importaciones de terceros países, el Eje NAFTA ocupa el segundo lugar como proveedor tanto del MERCOSUR como de la CAN. El Eje Europa ocupa el primer lugar como proveedor del MERCOSUR y el tercer lugar para la CAN. El Eje Asia ocupa el tercer lugar como proveedor del MERCOSUR y el primer lugar para la CAN.
19. En consecuencia, el Eje NAFTA tiene un mayor significado como receptor de las exportaciones de ambas subregiones. En tanto que como proveedores el Eje Europa es más importante para el MERCOSUR y el Eje Asia lo es para la CAN.
20. Lo anteriormente expuesto permite extraer cuatro grandes conclusiones: uno, el alto valor productivo, comercial, tecnológico y social del sector automotor en la actividad económica de la zona; dos, el gran significado que han tenido los procesos de integración en la reactivación de la producción automotriz; tres, el potencial del mercado regional existente para emprender programas de complementación industrial y desviación del comercio; y cuatro, la coincidencia de algunas empresas TNCs en ambas subregiones para viabilizar la integración.
21. Como consecuencia, la recomendación general esencial está dirigida a las autoridades, los empresarios con vocación regional y los organismos internacionales de administración y fomento a la integración, en sentido de realizar los máximos esfuerzos para alentar la complementación entre las subregiones de ALADI, en un sector de invaluable incidencia productiva, comercial, tecnológico y social.



**ANEXO DE CUADROS GENERALES**

CUADRO 1

FLOTA Y PRODUCCION DE VEHICULOS  
EN ALGUNOS PAISES  
(Miles de unidades)

PAISES	1992			1993			1994			1995					
	FLOTA	%	PRODUCC.	FLOTA	%	PRODUCC.	FLOTA	%	PRODUCC.	FLOTA	%	PRODUCC.	HABVEHIC	PRODUCC.	%
EE.UU.	190362	31,0	9729	194036	31,4	10898	22,9	195469	31,1	12263	24,7	11985	1,3	11985	23,89
JAPON	61658	10,0	12499	63263	10,3	11228	23,6	65011	10,3	10554	21,3	10196	1,9	10196	20,32
ALEMANIA	39828	6,5	5194	41450	6,7	4032	8,5	42533	6,8	4667	9,4	4667	1,9	4667	9,30
ITALIA	32114	5,2	1686	32327	5,2	1277	2,7	32578	5,2	1534	3,1	1667	1,8	1667	3,32
FRANCIA	29054	4,7	3768	29450	4,8	3156	6,6	30040	4,8	3558	7,2	3475	1,9	3475	6,93
COREA SUR	5231	0,9	1730	6274	1,0	2050	4,3	7404	1,2	2262	4,6	2526	6,1	2526	5,03
EUROPA OCCIDENTAL	12395	2,2	1071	13058	2,1	1331	2,8	13500	2,1	1500	3,1	1400	0,5	1400	2,80
EUROPA CENTRAL	3357	0,6	1051	3547	0,6	1053	2,2	3600	0,6	1053	2,2	1053	0,4	1053	2,11
AMERICA LATINA	6157	1,0	262	6230	1,0	262	0,5	6300	1,0	262	0,5	262	0,0	262	0,53
OTROS	224180	36,5	10587	218257	35,4	12181	25,6	223816	35,6	11724	23,6	12808	-	12808	25,53
TOTAL	613530	100,0	47580	617087	100,0	47610	100,0	629077	100,0	49649	100,0	50169	-	50169	100,00

Fuente: ANFAVEA

Nota: Datos del parque y hab/vehic de Brasil estimados por ANFAVEA.

Elaboración: DPS-SG

CUADRO 2

ALADI - PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTOR EN EL COMERCIO GLOBAL E INTRAREGIONAL  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

PAISES	G L O B A L				I N T R A R R E G I O N A L									
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES*		EXPORTACIONES		IMPORTACIONES*		BZA.COM. SECTOR AUTOMOT					
	TOTAL	SECTOR AUTOMOT %	TOTAL	SECTOR AUTOMOT %	TOTAL	SECTOR AUTOMOT %	TOTAL	SECTOR AUTOMOT %						
ARGENTINA	20204	1419	7,02	21825	3037	13,92	-1618	9227	1310	14,20	6606	1432	21,68	-122
BOLIVIA	1131	3	0,27	1424	245	17,20	-242	456	3	0,66	556	41	7,38	-38
BRASIL	45937	3967	8,64	48660	4936	10,14	-969	10216	2102	20,58	9882	1401	14,18	701
COLOMBIA	9936	97	0,98	11882	1539	12,95	-1442	2108	81	3,84	2757	363	13,17	-282
CHILE	14226	119	0,84	14287	1665	11,65	-1546	2750	109	3,96	3858	448	11,61	-339
ECUADOR	4365	64	1,47	3850	666	17,30	-602	778	63	8,10	1140	161	14,12	-98
MEXICO	78512	16943	21,58	80420	6355	7,90	10588	2863	619	23,24	2102	210	9,99	409
PARAGUAY	926	3	0,32	2899	290	10,00	-287	596	3	0,50	1257	112	8,84	-109
PERU	5221	8	0,15	7052	753	10,68	-745	864	6	0,69	2320	111	4,78	-105
URUGUAY	2140	120	5,61	2965	358	12,07	-238	1123	117	10,42	1534	210	13,69	-93
VENEZUELA	19533	294	1,51	10113	1326	13,11	-1032	3169	238	7,51	1672	163	9,75	75
<b>ALADI</b>	<b>202134</b>	<b>23036</b>	<b>11,40</b>	<b>205373</b>	<b>2119</b>	<b>10,31</b>	<b>1869</b>	<b>33949</b>	<b>2651</b>	<b>13,70</b>	<b>33694</b>	<b>4651</b>	<b>13,80</b>	<b>0</b>

1993 1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)

1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

\* ALADI dólares FOB, otros países dólares CIF

CUADRO 3

ALADI - COMERCIO TOTAL DEL SECTOR AUTOMOTOR  
Promedio de los últimos tres años disponibles  
(Miles de dólares)

	AR		BO		BR		CO		E		X		P		O		R		E		S		R. MUNDO		TOTAL			
ARGENTINA	0	1207	1169567	1188	81737	10	84731	2551	117	88953	1556	1140838	140020	60968	80262	50372	12											
BOLIVIA	2912	0	30809	563	2445	4	2813	11	989	2	0	32552	142530	8640	2003	2411												
BRAZIL	1186956	358	0	446	711	26	182878	108	1188	27892	717	2244273	375296	230786	116545	2411												
COLOMBIA	4136	8	43497	0	11685	0	54296	0	76	4	189574	147213	579113	109926	81584	2411												
CHILE	33374	138	248014	652	0	14	184640	41	586	48	213	249258	307798	248242	43184	2411												
ECUADOR	2027	111	64121	20911	1666	0	24492	0	2621	29	44545	87616	277645	70748	17068	2411												
MEXICO	5006	0	203380	582	44	0	0	0	21	151	980	653008	242908	33339	120339	2411												
PARAGUAY	8240	145	93622	9	1125	0	8715	0	5	68	3	31703	103253	28691	2051	2411												
PERU	2154	556	63854	2557	4674	121	37117	2	0	5	130	12272	264147	95853	11242	2411												
URUGUAY	60838	47	126163	26	487	0	22083	6	8	0	6	13683	30849	23743	7149	2411												
VENEZUELA	4235	18	58716	54204	4443	3668	37048	0	741	32	0	92089	303166	47198	152504	2411												
EE.UU.	28236	163	827825	6482	4187	476	14366565	13	1089	322	50203	4328170	2769725	53841	2411													
UE	50047	91	671852	3124	4348	126	399405	13	401	678	240	32552	142530	8640	2003	2411												
JAPÓN	12	63	16529	46	317	5	71139	0	0	5	353	1140838	140020	60968	80262	50372												
R. ASIA	15965	6	159557	75	63	9	10825	2	33	18	464	249258	307798	248242	43184	2411												
R. MUNDO	15347	115	189579	5860	1483	265	1476544	10	67	1515	4722	1140838	140020	60968	80262	50372												
TOTAL	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	3026	

1980-1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1994-1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

\*ALADI dólares FOB. Otros países: dólares CIF  
Elaboración: DPS-SG



CUADRO 4

ALADI - COMERCIO DE VEHICULOS  
Promedio de los últimos tres años disponibles  
(Miles de dólares)

IMPORTADORES*	AR	BO	BR	CO	E	CH	X	EC	P	ME	O	PA	R	PE	T	UR	D	VE	O	ALADI	R	EE.UU.	E	UE	S	JAPON	R. ASIA	R. MUNDO	TOTAL	
ARGENTINA	0	1131	485723	14	47838	10	63783	2216	7	64188	6	118519	645030	130974	505688	39331														
BOLIVIA	2091	17921	513	2176	0	2673	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BRASIL	693492	348	0	130	618	147251	100	26510	3	26510	6	306310	1128598	233618	180060	50875														
COLOMBIA	10	8	21915	0	11849	58895	0	182964	12	172866	18	200326	278992	512675	96716	72483														
CHILE	17766	138	217095	123	160524	0	160524	2	553	1	18	285987	36892	278992	233442	37192														
ECUADOR	1217	0	57096	17116	1606	23272	0	44021	2434	0	0	48954	87826	258295	96033	14770														
MEXICO	0	145	73691	44	37	0	0	0	0	0	0	934635	9788	94608	25179	59557														
PARAGUAY	6723	145	63470	4	740	8199	0	0	0	13	0	73773	27327	94608	25179	59557														
PERU	1756	550	44713	2467	4090	36649	2	105	3	105	0	102349	74575	239701	87629	6297														
URUGUAY	37894	47	103201	9	416	21460	2	0	2	0	0	10115	62180	28037	21598	6692														
VENEZUELA	100	16	45708	44492	4383	31654	0	0	0	0	0	379413	56323	291476	38342	149175														
ALADI	2487	2487	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032	64032
EE.UU.	168	168	1747	1331	24	7945961	7	496	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UE	16219	66	241307	395	311	51744	13	29	5	5	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JAPON	0	63	321	37	10	66595	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R. ASIA	43	6	37645	19	50	7693	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R. MUNDO	7880	113	110287	3822	905	1111684	10	1502	34	1502	2940	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	788258	2084	277019	71615	74333	122259	10	23063	34	23063	23063	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1983-1984-1985 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1984-1985 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

\*ALADI: dólares FOB. Otros países: dólares CIF.

Elaboración: DFG-SC



CUADRO 6

ALADI - PARTICIPACION DE LOS PAISES EN EL COMERCIO TOTAL E INTRARREGIONAL DEL SECTOR AUTOMOTOR  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

PAISES	T O T A L		INTRARREGIONAL									
	EXPORTACIONES %	IMPORTACIONES %	EXPORTACIONES %	IMPORTACIONES %								
ARGENTINA	1419	6,16	3037	14,35	4456	10,08	1310	28,17	1432	30,79	2742	29,48
BOLIVIA	3	0,01	245	1,16	248	0,56	3	0,06	41	0,88	44	0,47
BRASIL	3967	17,22	4936	23,32	8903	20,14	2102	45,19	1401	30,12	3503	37,66
COLOMBIA	97	0,42	1539	7,27	1636	3,70	81	1,74	363	7,80	444	4,77
CHILE	119	0,52	1665	7,87	1784	4,04	109	2,34	448	9,63	557	5,99
ECUADOR	64	0,28	666	3,15	730	1,65	63	1,35	161	3,46	224	2,41
MEXICO	16943	73,54	6355	30,02	23298	52,70	619	13,31	210	4,52	829	8,91
PARAGUAY	3	0,01	290	1,37	293	0,66	3	0,06	112	2,41	115	1,24
PERU	8	0,03	753	3,56	761	1,72	6	0,13	111	2,39	117	1,26
URUGUAY	120	0,52	358	1,69	478	1,08	117	2,52	210	4,52	327	3,52
VENEZUELA	294	1,28	1326	6,26	1620	3,66	238	5,12	163	3,50	401	4,31
<b>ALADI</b>	<b>23038</b>	<b>100,00</b>	<b>21189</b>	<b>100,00</b>	<b>44207</b>	<b>100,00</b>	<b>4651</b>	<b>100,00</b>	<b>4651</b>	<b>100,00</b>	<b>9302</b>	<b>100,00</b>

1993-1994-1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)

1994-1995-1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

CUADRO 7

ALADI - PARTICIPACION DE LOS PAISES EN EL COMERCIO TOTAL E INTRARREGIONAL DE VEHICULOS  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

PAISES	COMERCIO TOTAL			COMERCIO INTRARREGIONAL		
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERC.	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERC.
	%	%	%	%	%	%
ARGENTINA	785	1644	-859	761	665	96
BOLIVIA	3	215	-212	3	26	-23
BRASIL	1528	2776	-1248	1137	868	269
COLOMBIA	71	1297	-1226	65	329	-264
CHILE	75	1432	-1357	74	396	-322
ECUADOR	63	569	-506	62	147	-85
MEXICO	9727	1189	8538	543	74	469
PARAGUAY	2	238	-236	2	78	-77
PERU	4	603	-599	3	90	-87
URUGUAY	93	293	-200	91	163	-72
VENEZUELA	231	1045	-814	227	130	97
ALADI	12580	10000	2580	10000	10000	0

1993 1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

CUADRO 8

ALADI - COMERCIO TOTAL E INTRARREGIONAL DE COMPONENTES SELECCIONADOS  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

PAISES	COMERCIO TOTAL			COMERCIO INTRARREGIONAL		
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERC.	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERC.
	%	%	%	%	%	%
ARGENTINA	634	1393	-759	549	767	-218
BOLIVIA	0	30	-30	0	15	-15
BRASIL	2439	2160	279	985	533	432
COLOMBIA	26	241	-215	16	34	-18
CHILE	45	233	-188	35	51	-16
ECUADOR	2	97	-95	1	14	-13
MEXICO	7216	5166	2050	75	136	-61
PARAGUAY	0	52	-52	0	33	-33
PERU	4	150	-146	3	21	-18
URUGUAY	27	66	-39	26	47	-21
VENEZUELA	63	282	-219	11	33	-22
ALADI	10457	9300	1157	10000	10000	0

1993 1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

**CUADRO 9**  
**ALADI - PARTICIPACION DEL COMERCIO INTRARREGIONAL**  
**EN EL COMERCIO DEL SECTOR**  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

PAISES	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	TOTAL	REGIONAL	TOTAL	REGIONAL
		%		%
ARGENTINA	1419	1310	3037	1432
BOLIVIA	3	100,00	245	41
BRASIL	3967	2102	4936	1401
COLOMBIA	97	83,51	1539	363
CHILE	119	109	1665	448
ECUADOR	64	98,44	666	161
MEXICO	16943	619	3,65	210
PARAGUAY	3	100,00	290	112
PERU	8	75,00	753	111
URUGUAY	120	117	97,50	359
VENEZUELA	294	238	80,95	1326
<b>ALADI</b>	<b>23038</b>	<b>4651</b>	<b>21166</b>	<b>4651</b>

1993 1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

**CUADRO 10**  
**ALADI - COMERCIO EXTRARREGIONAL**  
(Promedio de los tres últimos años disponibles)  
(Millones de dólares)

	TOTAL SECTOR AUTOMOTOR		VEHICULOS		COMPONENTES		
	EXPORTACIONES A:	IMPORTACIONES DE:	EXPORTACIONES A:	IMPORTACIONES DE:	EXPORTACIONES A:	IMPORTACIONES DE:	
	%	%	%	%	%	%	
ALADI	4651	20,19	21,97	2968	23,59	2968	16,09
EE.UU.	15286	66,35	7332	34,64	7950	63,20	2383
UE	1130	4,90	4828	22,81	310	2,46	2462
JAPON	88	0,38	2767	13,07	67	0,53	2233
RESTO DE ASIA	187	0,81	958	4,53	45	0,36	818
RESTO DEL MUNDO	1696	7,36	634	2,99	1239	9,85	3,86
<b>TOTAL GLOBAL</b>	<b>23038</b>	<b>100,00</b>	<b>21169</b>	<b>100,00</b>	<b>12580</b>	<b>100,00</b>	<b>11299</b>

1993 1994 1995 Colombia (import.) y Venezuela (import.)  
1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

Nota: Importaciones ALADI: dólares FOB, otros países: dólares CIF

CUADRO 11

ALADI - COMERCIO DEL SECTOR AUTOMOTOR POR SUBREGIONES Y TOTAL

Promedio de los últimos tres años disponibles

(Miles de dólares)

IMPORTADORES*	MERCOSUR		C A N		O		T		A		D		O		R		E		S		
	%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		
MERCOSUR	2765064	32,07	7062	0,08	84040	0,97	298387	3,46	3154533	36,59	5466871	63,41	8621424	100,00							
	50,19		1,52		70,38		1,76		75,89												
C A N	276546	6,11	381032	8,41	24923	0,55	155767	3,44	339738	3,84	3689689	81,49	4528257	100,00							
	5,02		81,81		20,87		0,92		3,84												
CHILE	281477	16,91	1603	0,10	0	0,00	164640	9,89	247728	2,83	1216985	73,11	1884705	100,00							
	5,11		0,34		0,00		0,97		2,94												
MEXICO	208537	3,28	1563	0,02	44	0,00	0	0,00	1044	0,01	6144628	96,69	6364777	100,00							
	3,79		0,34		0,04		0,00		0,00												
TOTAL ALADI	3531624	10,68	381200	3,35	109087	0,94	1611011	2,192	4650583	21,87	16518475	76,03	21169158	100,00							
	64,10		84,31		91,29				23,13												
OTROS PAISES	1977523		74468		10399		1632478		1836568												
	35,90		15,99		8,71		96,75		79,81												
TOTAL GENERAL	35509147		465728		119106		18943272		2357553												
	100,00		100,00		100,00		100,00		100,00												

1983 1984 1985 Colombia (import.) y Venezuela (import.)

1984 1985 1986 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia (export.), Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (export.)

\*ALADI Dólares FOB. Otros países dólares CIF



CUADRO 14

ALADI - COMERCIO INTRARREGIONAL DEL SECTOR AUTOMOTOR

Promedio de los últimos tres años disponibles

(Miles de dólares)

IMPORTADORES	AR		BR		PA		UR		E		X		P		BO		DO		CO		R		O		CAN		R		E		CHILE		S*		MEXICO		ALADI	
		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		
ARGENTINA	0		1163567		2551		89953		1261073		88008		1207		1188		10		117		1558		4078		81737		571		84731		5,92		1431617		100,00			
BRASIL	1186956	0	93622	0	108	0	27892	1214955	358	86378	358	1207	358	448	26	1188	26	1188	717	717	0,20	0,20	27892	0,20	81737	0,05	571	0,05	182878	13,05	1401280	100,00						
PARAGUAY	8240	0	101895	0	68	0	101895	9106	145	9106	145	145	145	9	5	1188	5	1188	5	5	0,14	0,14	153	0,14	1125	1,01	8715	7,79	111859	100,00								
URUGUAY	60938	0	125163	0	6	0	161107	8922	47	8922	47	47	47	26	8	1188	8	1188	8	8	0,04	0,04	57	0,04	457	0,22	22063	10,52	209724	100,00								
MERCOSUR	1258134	0	1389352	0	2885	0	116913	2765064	8705	1757	1757	1757	1757	1869	36	1188	36	1188	1318	1318	0,22	0,22	3082	0,22	84040	2,08	238397	9,46	3184533	100,00								
%	96,89		68,10		98,01		99,72	78,28	67,89	2,06	0,06	1,80	0,06	2,06	0,06	20,81	0,06	20,81	0,36	0,36	1,80	0,36	1,80	0,36	77,10	2,08	4622	9,46	3184533	100,00								
BOLIVIA	2912		30809		11		2	33734	8324	0	563		0	563	4	959	4	959	0	0	0	3,78	1536	3,78	2445	6,03	2813	6,94	40528	100,00								
COLOMBIA	4136		43497		0		4	47837	1333	8	0		8	0	59655	76	188574	76	188574	188574	68,89	249313	68,89	11695	3,22	54296	14,96	362941	100,00									
ECUADOR	2027		64121		0		29	66171	123	111		111	111	20911	0	2671	44545	2671	44545	44545	42,48	68186	42,48	1666	1,04	2492	15,26	18923	100,00									
PERU	2154		63854		2		5	66015	5939	556		556	556	2557	121	3668	0	130	3668	3668	3,03	3384	3,03	4674	4,20	37117	33,39	11170	100,00									
VENEZUELA	4235		58716		0		32	62963	3061	18		18	18	54204	0	741	0	58931	0	0	35,95	3595	35,95	4443	2,72	37049	22,71	15115	100,00									
CAN	15464		26987		43		2	276445	5299	2678		2678	2678	9642	99,82	63680	4407	23493	4407	4407	45,45	30102	45,45	24923	2,97	155787	48,58	63738	100,00									
%	1,18		12,42		0,48		0,06	7,83	7,83	26,78	96,42	99,82	99,82	96,42	99,82	63,68	93,56	93,56	42,36	42,36	45,45	30,10	45,45	24,92	2,97	155,78	48,58	63,73	100,00									
CHILE	33374		248014		41		48	281427	5287	138		138	138	652	14	586	213	1603	586	213	0,36	1603	0,36	0	0,00	164540	36,77	447720	100,00									
%	2,55		11,80		1,51		0,04	7,87	7,87	5,33	0,80	0,02	0,02	0,80	0,02	9,25	0,09	1,43	9,25	0,09	0,36	1,43	0,36	0,00	0,00	26,61	9,83	0	0,00	0	0,00							
MEXICO	5006		203380		0		151	200637	9924	0		0	0	582	0,72	0,00	0	563	0	960	0,74	563	0,74	44	0,02	0	0,00	210144	100,00									
%	0,38		9,68		0,00		0,13	3,90	3,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,72	0,00	0,33	0,40	0,40	0,33	0,40	0,74	0,40	0,04	0,04	0,00	0,00	4,52	0	0,00	0	0,00							
ALADI	1309978		210743		2719		117789	3531524	7534	2588		2588	2588	81138	63498	6332	23794	331260	6332	23794	8,41	108007	8,41	108007	2,34	618784	13,31	4650885	100,00									
%	100,00		100,00		100,00		100,00	100,00	100,00	100,00		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00			

1994 1995 1996 Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela

\*Dólares FOB



CUADRO 15

ALADI - COMERCIO INTRAREGIONAL DE VEHICULOS  
Promedio de los últimos tres años disponibles  
(Miles de dólares)

IMPORTADORES	AR		BR		PA		UR		E		X		P		BO		O		R		C		A		N		D		V		E		A		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		A		D		I		S		T		R		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A		L		A		D		I		S		T		R		O		C		A		N		R		C		H		I		L		E		S		M		E		X		I		C		O		S		A			
--------------	----	--	----	--	----	--	----	--	---	--	---	--	---	--	----	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--	--



CUADRO 17

ALADI - INDICADORES DEL SECTOR AUTOMOTOR  
(Porcentajes)

	INDUSTRIA TERMINAL*		INDUSTRIA DE COMPONENTES	
	EXPORTACION/ PRODUCCION	IMPORTACION/ DEMANDA	EXPORTACION/ PRODUCCION**	EXPORTACION/ IMPORTACION***
<b>MERCOSUR</b>				
ARGENTINA	34,80	44,09	31,90	45,52
BRASIL	18,38	12,94	20,65	112,94
URUGUAY	96,30	99,63	n.d	41,25
PARAGUAY	0,00	100,00	n.d	0,77
<b>C A N</b>				
COLOMBIA	6,98	40,42	12,95	10,85
VENEZUELA	20,47	18,70	25,00	22,40
ECUADOR	26,98	46,42	n.d	1,64
PERU	0,00	98,57	n.d	2,94
BOLIVIA	0,00	100,00	n.d	0,33
MEXICO	79,72	25,67	18,75	139,69
CHILE	24,77	89,13	n.d	19,13

\* Número de unidades, año 1996

\*\* Datos de países sector ampliado, 1996 - dólares

\*\*\* Promedio de los tres últimos años disponibles - dólares

Elaboración: DPS-SG

CUADRO 18

ALADI - PRINCIPALES EMPRESAS ESTABLECIDAS EN LOS PAISES

	E J E E E U U			E J E E U R O P A							E J E A S I A				
	FORD	CHRYSLER	GENERAL MOTORS	CITROEN	FIAT	MERCEDES BENZ	PEUGEOT	RENAULT	SCANIA	VOLKS- WAGEN	HONDA	MAZDA	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA
MERCOSUR															
ARGENTINA	X		X	X	X	X	X	X	X	X					
BRASIL	X		X	X	X	X	X	X	X	X					X
URUGUAY				X	X	X	X	X							
C A N															
COLOMBIA			X					X				X			X
VENEZUELA	X	X	X	X			X	X			X				X
ECUADOR	X		X									X			X
RESTO ALADI															
MEXICO	X	X	X			X	X	X		X	X				X
CHILE			X												

Elaboración: DPS-SG

CUADRO 19

ALADI - COINCIDENCIA DE EMPRESAS ESTABLECIDAS

	MERCOSUR	C A N
NAFTA		
FORD		FORD
CHRYSLER		CHRYSLER
GENERAL MOTORS		GENERAL MOTORS
EUROPA		
CITROEN		
FIAT		FIAT
MERCEDES BENZ		
PEUGEOT		
RENAULT		RENAULT
SCANIA		
VOLKSWAGEN		
ASIA		
TOYOTA		TOYOTA
HONDA		HONDA
MAZDA		MAZDA
MITSUBISHI		MITSUBISHI

Elaboración: DPS-SG

CUADRO 20

ALADI - CORRIENTES DE COMERCIO DEL SECTOR AUTOMOTOR  
Promedio de los tres últimos años disponibles - dólares  
(Porcentajes)

	MERCOSUR		C A N	
	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT
EJE MERCOSUR	50,19	32,07	1,52	6,11
EJE C A N	5,02	0,08	81,79	8,41
EJE NAFTA	10,33	12,44	12,71	27,53
EJE EUROPA	13,22	40,86	0,82	9,69
EJE ASIA	3,49	11,82	0,17	41,98
OTROS PAISES	8,75	2,99	2,99	6,33
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Cuadros anteriores

CUADRO 21

ALADI - CORRIENTES DE COMERCIO DE VEHICULOS  
Promedio de los tres últimos años disponibles - dólares  
(Porcentajes)

	MERCOSUR		C A N	
	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT
EJE MERCOSUR	61,61	29,97	0,51	5,32
EJE C A N	8,24	0,04	96,56	9,59
EJE NAFTA	3,14	13,64	0,59	23,03
EJE EUROPA	10,83	37,64	0,76	3,38
EJE ASIA	1,58	15,61	0,04	46,48
OTROS PAISES	14,49	2,88	2,16	7,21
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Cuadros anteriores

CUADRO 22

ALADI - CORRIENTES DE COMERCIO DE COMPONENTES SELECCIONADOS  
Promedio de los tres últimos años disponibles - dólares  
(Porcentajes)

	MERCOSUR		C A N	
	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT
EJE MERCOSUR	41,32	34,91	5,41	9,75
EJE C A N	2,52	0,14	24,61	2,94
EJE NAFTA	31,80	10,91	60,62	48,49
EJE EUROPA	13,01	45,18	3,56	15,87
EJE ASIA	4,97	0,02	0,98	20,74
OTROS PAISES	4,29	3,14	4,83	2,21
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Cuadros anteriores

CUADRO 23

ALADI - PRODUCCION Y COMERCIO DE VEHICULOS EN 1996  
(Miles de unidades)

	P R O D U C C I O N				C O M E R C I O					
	AUTOMOV.		UT. LIVIAN. COMERCLS.		T O T A L		EXPORT. TOTAL		IMPORT. TOTAL*	
						%		%		%
ARGENTINA	269,4	33,3	10,4	313,2	8,87		109,0	7,71	161,0	20,54
BOLIVIA	-	-	-	-	-		-	-	10,7	1,37
BRASIL	1.458,6	279,7	66,1	1.804,3	51,09		296,3	20,96	224,0	28,58
COLOMBIA	46,1	24,2	4,1	74,5	2,11		5,2	0,37	50,7	6,47
CHILE	5,0	16,8	-	21,8	0,62		5,4	0,38	134,5	17,16
ECUADOR	8,1	10,9	-	18,9	0,54		5,1	0,36	12,1	1,54
MEXICO	805,8	417,9	-	1.223,6	34,65		975,4	69,00	85,7	10,93
PARAGUAY*	-	-	-	-	-		-	-	21,0	2,68
PERU	-	-	0,6	0,6	0,02		-	-	42,8	5,46
URUGUAY	2,1	0,6	-	2,7	0,08		2,6	0,18	28,7	3,66
VENEZUELA	35,4	30,1	6,3	71,8	2,03		14,7	1,04	12,6	1,61
<b>TOTAL</b>	<b>2.630,5</b>			<b>3.531,4</b>	<b>100,00</b>		<b>1.413,7</b>	<b>100,00</b>	<b>783,8</b>	<b>100,00</b>

\* Brasil, Uruguay y Venezuela: Venta de vehiculos importados en el mercado local

\*\* Estimado

**ANEXO DE CUADROS**

**PAISES**

CUADRO A - 1

ARGENTINA - PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA Y TIPO  
(Unidades)

EMPRESA	VEHICULOS		1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
				%		%		%		%		%
AUTOLATINA ARGENTINA S.A. Ford, VW	TOTAL		87966	25,7	107870	28,4	79663	27,9			275499	20,4
	1 Automóviles		67131	23,4	82385	24,3	66737	29,4			216253	19,3
	2. Utilitarios livianos		19466	44,1	23226	42,3	11521	24,2			54215	30,1
	3. Transporte de carga		1369	20,5	2257	24,6	1405	21,1			5031	17,0
FORD ARGENTINA S.A.	TOTAL								66450	21,2	66450	4,9
	1 Automóviles								63948	23,7	63948	5,7
	2. Utilitarios livianos								2389	7,2	2389	1,3
	3. Transporte de carga								113	1,6	113	0,4
FIAT AUTO ARGENTINA S.A.	TOTAL								22654	7,2	22654	1,7
	1. Automóviles								22654	8,4	22654	2,0
VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.	TOTAL								68913	22,0	68913	5,1
	1. Automóviles								68913	25,6	68913	6,1
CIADEA S.A. Renault	TOTAL		94367	27,6	106549	26,1	67443	23,6	66624	21,3	334983	24,8
	1 Automóviles		83895	29,2	93721	27,7	59379	26,2	58042	21,5	295037	26,3
	2. Utilitarios livianos		10472	23,7	12828	23,4	8064	16,9	8582	25,8	36946	22,2
	TOTAL		1720	0,5	1948	0,5	1251	0,4	1340	0,4	6259	0,5
IVECO ARGENTINA S.A.	3. Transporte de carga		1720	25,8	1948	21,2	1251	18,7	1340	19,2	6259	21,2
	TOTAL		5106	1,5	8054	2,0	6078	2,1	7008	2,2	26246	1,9
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.	3. Transporte de carga		2117	31,7	3106	33,9	2145	32,1	3809	54,5	11179	37,9
	4. Transporte de pasajeros		2889	65,3	4946	77,3	3933	92,3	3199	93,6	15067	80,8
	TOTAL		1724	0,5	2092	0,5	1906	0,7	1729	0,6	7451	0,6
	3. Transporte de carga		1468	22,0	1856	20,2	1873	28,1	1729	24,7	6926	23,5
SCANIA ARGENTINA S.A.	4. Transporte de pasajeros		256	5,6	236	3,7	33	0,8			525	2,8
	TOTAL		150131	43,9	178536	43,7	117724	41,2	63495	20,3	508886	37,8
SEVEL ARGENTINA S.A. Fiat, Citroen, Peugeot	1 Automóviles		135938	47,4	162249	48,0	100540	44,4	55882	20,7	454608	40,5
	2. Utilitarios livianos		14193	32,2	16287	29,7	17184	35,9	7613	22,9	55277	30,7
	TOTAL				2510	0,6	11074	3,9	14719	4,7	26303	2,1
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A. Chevrolet	2. Utilitarios livianos				2510	4,6	11074	23,1	14719	44,2	26303	15,7
	TOTAL		238	0,1	232	0,1	86	0,0	26	0,0	582	0,4
A. Y L. DECAROLI S.A. Airbus	4. Transporte de pasajeros		238	5,2	232	3,6	86	2,0	26	0,8	582	3,1
	TOTAL		1092	0,3	985	0,2	210	0,1	194	0,1	2481	0,2
EL DETALLE S.A.	4. Transporte de pasajeros		1092	23,9	985	15,4	210	4,9	194	5,7	2481	13,3
	TOTAL		342344	100,0	408776	100,0	255435	100,0	313152	100,0	1349707	100,0
TOTAL GENERAL	1 Automóviles		286964	100,0	338355	100,0	226656	100,0	269439	100,0	1121414	100,0
	2. Utilitarios livianos		44131	100,0	54853	100,0	47843	100,0	33303	100,0	180130	100,0
	3. Transporte de carga		6674	100,0	9169	100,0	6674	100,0	6991	100,0	29506	100,0
	4. Transporte de pasajeros		4575	100,0	6399	100,0	4282	100,0	3419	100,0	18655	100,0

Fuente: ADEFA  
Elaboración: DPS-SG



CUADRO A-2

ARGENTINA - PRODUCCION DE AUTOMOVILES Y COMERCIALES  
POR CILINDRADA, CAPACIDAD DE CARGA Y TIPO DE MOTOR  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
<b>AUTOMOVILES</b>	<b>286964</b>	<b>100,0</b>	<b>338355</b>	<b>100,0</b>	<b>226656</b>	<b>100,0</b>	<b>269439</b>	<b>100,0</b>
1. Hasta 1400 cc	106424	37,1	81382	18,1	31872	14,1	17868	6,6
2. De 1400 a 2500 cc	180540	62,9	276973	81,9	194874	86,0	251571	93,4
3. De más de 2500 cc	-	-	-	-	-	-	-	-
Gasolina (nafta)	249658	87,0	288694	88,3	170527	75,2	194498	72,2
Diesel	37306	13,0	39661	11,7	56129	24,8	74941	27,8
<b>COMERCIALES</b>	<b>55380</b>	<b>100,0</b>	<b>70422</b>	<b>100,0</b>	<b>58779</b>	<b>100,0</b>	<b>43713</b>	<b>100,0</b>
<b>1. Carga</b>	<b>50805</b>	<b>91,7</b>	<b>64022</b>	<b>90,9</b>	<b>54517</b>	<b>92,7</b>	<b>40294</b>	<b>92,2</b>
1.1. hasta 2000 kg	44131	79,7	54853	77,9	42725	72,7	28047	64,2
1.2. De 2001 a 4000 kg	1665	3,0	2750	3,9	5614	9,6	6614	15,1
1.3. De más de 4000 kg	5009	9,0	6419	9,1	6178	10,5	5633	12,9
<b>2. Pasajeros</b>	<b>4575</b>	<b>8,3</b>	<b>6400</b>	<b>9,1</b>	<b>4262</b>	<b>7,3</b>	<b>3419</b>	<b>7,8</b>
2.1. De 2001 a 4000 kg	7	0,0	-	-	-	-	-	-
2.2. De más de 4000 kg	4568	8,2	6400	9,1	4262	7,3	3419	7,8
Gasolina (nafta)	22472	40,6	25405	36,1	13808	23,5	6972	15,9
Diesel	32908	59,4	45017	63,9	44971	76,5	36741	84,1
<b>TOTAL</b>	<b>342344</b>	<b>100,0</b>	<b>408777</b>	<b>100,0</b>	<b>285435</b>	<b>100,0</b>	<b>313152</b>	<b>100,0</b>
Gasolina (nafta)	272130	79,5	324099	79,3	184335	64,6	201470	64,3
Diesel	70214	20,5	84678	20,7	101100	35,4	111682	35,7

Fuente: ADEFA  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO A-3**  
**ARGENTINA - DATOS GENERALES DE LA INDUSTRIA TERMINAL**

AÑO	PRODUCC.	VENTAS INTERNAS EXTERNAS	STOCK	PERSONAL OCUPADO	HORAS OBRERO	kwh CONSUMO
	U	U	U	N°	Hrs	
1970	219599	221595	10015	41561	54696	244398
1980	281793	278665	14183	38851	55436	295488
1990	99639	95913	4151	17430	20812	174792
1993	342344	341189	2871	23027	45155	308559
1994	408777	399378	11372	25734	48135	367777
1995	285435	277707	18908	21362	34570	294603
1996	313152	376143	nd	nd	nd	nd

Fuente: ADEFA  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO A-4**  
**ARGENTINA - EXPORTACION E IMPORTACION POR CATEGORIA DE VEHICULOS (Unidades)**

		1993	1994	1995	1996
<b>EXPORTACION</b>	<b>TOTAL</b>	<b>29976</b>	<b>38657</b>	<b>52748</b>	<b>108990</b>
	1. Automóviles	22145	23739	22816	90142
	2. Utilitarios livianos	6499	11002	24842	15765
	3. Transporte de carga	850	1646	2074	214
	4. Transporte de pasajeros	482	2270	3014	2869
<b>IMPORTACION*</b>	<b>TOTAL</b>	<b>109637</b>	<b>174871</b>	<b>100857</b>	<b>161000</b>
	1. Automóviles	86939	135290	77115	111160
	2. Utilitarios livianos				44244
	3. Transporte de carga	19497	34854	22408	**5596
	4. Transporte de pasajeros	3271	4727	1334	
<b>BALANZA COMERCL.</b>	<b>TOTAL</b>	<b>-79661</b>	<b>-136214</b>	<b>-48111</b>	<b>-52010</b>
	1. Automóviles	-64794	-111551	-54299	-21018
	2. Utilitarios livianos	6499	11002	24842	-28479
	3. Transporte de carga	-18647	-33208	-20334	**2513
	4. Transporte de pasajeros	-2789	-2457	1680	

Fuente: ADEFA/INDEC  
Elaboración: DPS-SG  
\* 1996 Corresponde a ventas en el mercado interno  
\*\* Vehículos de transporte de carga y pasajeros

**CUADRO A-5**  
**ARGENTINA: DATOS GENERALES DE LA INDUSTRIA DE COMPONENTES**

AÑO	PERSONAL OCUPADO	NIVEL VENTAS	DISTRIBUCION DE VENTAS EN EL MERCADO		
			ORIGINAL	RESPOSIC.	EXTERNO
			%	%	%
1993	40800	3007			
1994	42901	3491			
1995	37110	2726	65	22	13
1996	37332	2964	58	26	16

Fuente: AFAC  
A diciembre de cada año; 1993 promedio

**CUADRO B-1**  
**BRASIL - DATOS GENERALES DE LA**  
**INDUSTRIA TERMINAL**

AÑO	PRODUCCION (U)	VENTAS INTERNAS (U)	EXPORTACIONES (U)	NIVEL EMPLEO (N°)
1957	30542	30977	-	9773
1970	416089	416704	409	65902
1980	1165174	980261	157085	133683
1990	914466	712626	187311	117396
1993	1391435	1061467	331522	106738
1994	1581389	1206823	377627	107134
1995	1629008	1359332	263044	104614

Fuente: ANFAVEA  
Elaboración: DPS - SG

**CUADRO B-2**  
**BRASIL - PRODUCCION POR TIPO DE VEHICULOS**  
(Unidades)

AÑO	AUTOMOVILES			UTILITARIOS LIVIANOS			COMERCIALES			TOTAL GENERAL				
	PASAJEROS	USO MIXTO (ST. WAG)	TOTAL	CAMIONES- TAS MIXTO	UTILITARIO (JEEPS)	CAMIONES- TAS DE CARGA	CAMIONES	BUSES	TOTAL					
1970	249913	57002	306915	73,8	4723	28487	66728	16,0	38388	4058	42446	10,2	416089	100,0
1980	470266	462886	933152	80,1	34360	5631	115540	9,9	102017	14465	116482	10,0	1165174	100,0
1993	391609	708669	1100278	79,1	25495	196627	224387	16,1	47876	18894	66770	4,8	1391435	100,0
1994	366789	861994	1248773	79,0	38967	231	251044	15,9	64137	17435	81572	5,2	1581389	100,0
1995	270628	1026839	1297467	79,6	43975	195177	239399	14,7	70495	21847	92142	5,7	1629008	100,0
1996	245166	1213410	1458576	80,8	67740	211713	279697	15,5	48712	17343	66055	3,7	1804328	100,0

1996 Datos provisionales  
Fuente: ANFAVEA  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO B-3

BRASIL - PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA Y TIPO DE VEHICULO (Unidades)

EMPRESA	TIPO DE VEHICULO	1993		1994		1995		1996		1993-1996	
		Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
AGRALE S.A.	TOTAL	1444	0.10	1475	0.09	1232	0.08	455	0.03	4606	0.1
	3. Transporte de carga	1444	3.02	1475	2.30	1232	1.75	455	0.92	4601	2.0
	4. Transporte de pasajeros							5	0.0	5	0.0
FIAT AUTOMOVEIS S.A.	TOTAL	393591	28.29	500736	31.66	463669	28.48	539658	29.91	1897656	29.6
	1. Automóviles	337445	30.67	426848	34.18	396517	30.56	477776	32.76	1636585	32.1
	2. Utilitarios livianos	56146	25.02	73890	29.43	67152	28.05	61883	22.13	259071	26.0
FORD BRASIL LTDA.	TOTAL	213127	15.32	222367	14.06	160043	9.82	147736	8.19	743273	11.6
	1. Automóviles	145586	13.23	153386	12.44	117977	9.09	99574	6.83	518522	10.2
	2. Utilitarios livianos	58018	25.96	54584	21.74	26855	11.22	37747	13.50	177204	17.8
	4. Transporte de pasajeros	8922	18.64	11686	18.22	13286	18.85	9996	20.52	43890	19.0
GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA.	TOTAL	274972	19.76	289416	18.30	344431	21.14	443708	24.59	1352527	21.1
	1. Automóviles	236900	21.53	250980	20.07	290328	22.38	356711	24.46	1134619	22.2
	2. Utilitarios livianos	35714	15.92	35152	14.40	51908	21.68	86104	30.78	209878	21.1
	3. Transporte de carga	2358	4.93	2584	4.03	2195	3.11	893	1.83	6030	3.5
GURGEL MOTORES S.A.	TOTAL	437	0.03							437	0.0
	1. Automóviles	428	0.04							428	0.0
	2. Utilitarios livianos	9	0.00							9	0.0
MAFERSA S.A.	TOTAL	59	0.00	92	0.01	50	0.00			201	0.0
	4. Transporte de pasajeros	59	0.31	92	0.53	50	0.23			201	0.3
MERCEDES-BENZ DO BRASIL S.A.	TOTAL	33679	2.42	40525	2.56	41253	2.53	30644	1.70	146101	2.3
	3. Transporte de carga	19108	39.91	27434	42.77	27059	38.38	17964	36.67	91465	39.6
	4. Transporte de pasajeros	14571	77.12	13091	75.08	14194	65.57	12780	73.69	54636	72.5
SCANIA DO BRASIL LTDA.	TOTAL	6284	0.45	7610	0.49	8625	0.53	6901	0.38	29620	0.5
	3. Transporte de carga	5130	10.72	6754	10.53	6550	9.29	5326	10.93	23760	10.3
	4. Transporte de pasajeros	1154	6.11	1056	6.06	2075	9.59	1575	9.08	5860	7.8
TOYOTA DO BRASIL S.A.	TOTAL	2627	0.19	3734	0.24	3731	0.23	3203	0.18	13295	0.2
	2. Utilitarios livianos	2627	1.17	3734	1.49	3731	1.56	3203	1.15	13295	1.3
VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA.	TOTAL	459476	33.02	508403	32.15	588759	36.76	628927	34.75	2193565	34.2
	1. Automóviles	379920	34.53	415859	33.30	492645	37.97	524516	35.96	1812940	35.5
	2. Utilitarios livianos	71873	32.03	82684	32.94	89763	37.49	90760	32.45	335070	33.7
	3. Transporte de carga	6212	12.98	8642	3.47	14353	20.36	10461	21.48	39668	17.2
VOLVO DO BRASIL VEICULOS LTDA.	TOTAL	1391435	100.00	1581389	100.00	1629008	100.00	1804328	100.00	6406160	100.0
	1. Automóviles	1100278	100.00	1248773	100.00	1297467	100.00	1458576	100.00	5105094	100.0
	2. Utilitarios livianos	224387	100.00	251044	100.00	239399	100.00	279637	100.00	994527	100.0
	3. Transporte de carga	47876	100.00	64137	100.00	70495	100.00	48712	100.00	231220	100.0
TOTAL GENERAL	TOTAL	18894	100.00	17435	100.00	21647	100.00	17343	100.00	75319	100.0
	1. Automóviles	18894	100.00	17435	100.00	21647	100.00	17343	100.00	75319	100.0
	2. Utilitarios livianos										
	3. Transporte de carga										

1996 Datos provisionales

Fuente: ANFAVEA

Elaboración: DPS-SG

**CUADRO B - 4**  
BRASIL - PRODUCCION DE VEHICULOS  
POR TIPO DE COMBUSTIBLE  
(Porcentajes)

AÑO	AUTOMOVILES		UTILITARIOS LIVIANOS		COMERCIALES	
	GASOLINA	ALCOHOL	DIESEL	GASOLINA	ALCOHOL	DIESEL
1970	100.0			99.1		0.9
1980	74.4	25.6		69.8	12.8	17.4
1993	78.5	20.7	0.8	46.7	16.5	36.8
1994	89.8	9.6	0.6	55.1	9.0	35.9
1995	97.1	2.5	0.4	75.0	3.3	21.7
1996	99.1	0.4	0.5	77.0	0.5	22.5

Fuente: ANFAVEA  
Elaboración DPS-SG

**CUADRO B - 5**  
BRASIL - EXPORTACIONES DE VEHICULOS POR PAISES DE DESTINO  
AÑOS 1994 -1995  
(Unidades)

PAISES	AUTOMOVILES		UTILITARIOS LIVIANOS		TRANSPORTE DE PASAJEROS		TRANSPORTE DE CARGA		TOTAL	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
ARGENTINA	219317	136741	72.1	39929	49.9	20653	35.3	7168	49.3	1964
BOLIVIA	37	45	0.0	96	0.1	16	0.0	694	4.8	152
COLOMBIA	3690	5340	1.3	28	0.0	44	0.1	5	0.0	108
CHILE	3514	4114	1.3	2950	3.7	3101	5.3	2348	16.2	2325
ECUADOR	6174	4854	2.2	213	0.3	1188	2.0	55	0.4	27
MEXICO	2	6866	0.0	3.6	0.0	2	0.0	981	6.8	1224
PARAGUAY	1710	3068	0.6	1182	1.5	1560	2.7	634	3.6	301
PERU	474	794	0.2	249	0.3	489	0.8	574	3.9	232
URUGUAY	12475	8940	4.5	1951	2.4	2201	3.8	1118	7.7	1258
VENEZUELA	6936	10951	2.5	57	0.1	192	0.3	1	0.0	31
<b>ALADN</b>	<b>254329</b>	<b>181613</b>	<b>92.5</b>	<b>46655</b>	<b>58.3</b>	<b>29446</b>	<b>50.3</b>	<b>13588</b>	<b>93.5</b>	<b>7148</b>
EE.UU.	19885	7529	7.3	30270	37.8	25789	44.1	36	0.2	983
JAPON	54	88	0.0	1535	0.0	710	1.2	171	0.0	819
R. ASIA	447	491	0.2	1536	1.9	2553	4.4	737	5.1	1385
<b>TOTAL</b>	<b>274815</b>	<b>189721</b>	<b>100.0</b>	<b>78996</b>	<b>100.0</b>	<b>58489</b>	<b>100.0</b>	<b>14532</b>	<b>100.0</b>	<b>8700</b>

Fuente: ANFAVEA  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO B-6

BRASIL - EXPORTACIONES POR EMPRESAS  
Y POR TIPO DE VEHICULOS - AÑOS 1993 - 1996  
(Unidades)

EMPRESA	AÑOS	AUTOMOVILES			UTILITARIOS LIVIANOS			COMERCIALES PESADOS			TOTAL GENERAL		
		PASAJE- ROS	USO MIXTO (STAT.WAG)	TOTAL	CAMIONE- TAS USO MIXTO	UTILITARIOS (JEEPS)	TAS DE CARGA	TOTAL	CAMIONS.	BUSES	TOTAL	%	
													%
AGRALE S.A.	1993								480		480	0,04	
	1994								135		135	0,04	
	1995								102		102	0,04	
	1996								23		23	0,01	
FIAT AUTOM	1993		135944	54,46				32473	51,62		168417	50,80	
	1994		151173	55,01			40366	50,49			191559	50,73	
	1995		95724	50,46			38034	55,03			133758	50,85	
	1996	26086	44484	33,36	16	30300	42,73	30316	42,73		100886	34,05	
FORD DO BR	1993		29744	11,92			20006	31,80	3520		3520	18,52	
	1994		37716	13,72			24579	30,73	5122	89	5211	22,84	
	1995		3729	1,97			1136	1,94	2192	68	2260	15,24	
	1996	40	14175	6,72		8003	11,28	8003	3005	2	3007	21,86	
GENERAL M BRASIL S.A.	1993		19040	7,63			1212	1,93	448		448	2,36	
	1994		16696	6,08			4254	5,32	684		684	3,00	
	1995		24980	13,17			13601	23,25	625		625	4,21	
	1996	14808	33189	23,69	2480	22296	34,93	24786	813		813	5,81	
MERCEDES- BRASIL S.A.	1993								5495	6914	12409	65,30	
	1994								7326	7295	14621	64,08	
	1995								3216	5328	8542	57,58	
	1996								2894	4607	7501	55,25	
SCANIA DO B	1993								138	260	398	2,09	
	1994								247	257	504	2,21	
	1995								297	398	695	4,69	
	1996								330	264	594	4,32	
TOYOTA DO	1993							91	0,14			91	0,03
	1994							29	0,04			29	0,01
	1995							27	0,05			27	0,01
	1996				5	54	0,08	60	0,08			60	0,02
VOLVO DO B	1993								249	643	892	4,69	
	1994								410	518	928	4,07	
	1995								286	297	583	3,93	
	1996								242	286	528	3,84	
VOLKSWAG BRASIL LTDA	1993		64879	25,99			9131	14,51	719	136	855	4,50	
	1994		69230	25,19			10748	13,44	608	125	733	3,21	
	1995		65288	34,41			5681	9,73	1982	45	2027	13,68	
	1996	4805	73978	37,24	896	6890	10,97	7786	1138	53	1191	8,66	
<b>TOTAL</b>	1993		249607	100,00			62913	100,00	11049	7953	19002	100,00	
	1994		274815	100,00			79996	100,00	14532	8284	22816	100,00	
	1995		189721	100,00			58489	100,00	8700	6134	14834	100,00	
	1996	45739	165826	100,00	3407	67543	70951	100,00	8545	5212	13757	100,00	

Fuente: ANFAVEA  
Elaboración: DRS-SG

<b>CUADRO B - 7</b>								
<b>BRASIL - VENTAS DE VEHICULOS EN EL MERCADO LOCAL</b>								
<b>PRODUCCION NACIONAL E IMPORTADOS</b>								
<b>(Unidades)</b>								
	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
<b>1. AUTOMOVILES</b>								
1.1. Producción nacional	850562	93,70	975697	85,80	1106591	77,81	n.d	n.d
1.2. Importados por terminales	33240	3,66	105514	9,28	232517	16,31	n.d	n.d
1.3. Importaciones particulares (1)	23921	2,64	55970	4,92	73843	6,09	n.d	n.d
<b>TOTAL</b>	<b>907723</b>	<b>100,00</b>	<b>1137181</b>	<b>100,00</b>	<b>1412751</b>	<b>100,00</b>	n.d	n.d
<b>2. UTILITARIOS LIVIANOS</b>								
2.1. Producción nacional	161746	90,83	170404	86,69	180939	69,87	n.d	n.d
2.2. Importados por terminales	6629	3,72	11122	5,68	30811	19,78	n.d	n.d
2.3. Importaciones particulares (1)	9702	5,45	15036	7,65	13704	10,36	n.d	n.d
<b>TOTAL</b>	<b>178077</b>	<b>100,00</b>	<b>196562</b>	<b>100,00</b>	<b>225454</b>	<b>100,00</b>	n.d	n.d
<b>3. TRANSPORTE DE CARGA</b>								
3.1. Producción nacional	37769	98,21	50409	95,98	56963	95,02	n.d	n.d
3.2. Importados por terminales	614	1,60	1940	3,69	1771	2,95	n.d	n.d
3.3. Importaciones particulares (1)	75	0,20	171	0,33	1029	2,03	n.d	n.d
<b>TOTAL</b>	<b>38458</b>	<b>100,00</b>	<b>52520</b>	<b>100,00</b>	<b>59763</b>	<b>100,00</b>	n.d	n.d
<b>4. TRANSPORTE DE PASAJEROS</b>								
4.1. Producción nacional	11390	86,25	10313	53,50	14839	45,43	n.d	n.d
4.2. Importados por terminales		0,00	2196	11,57	2464	7,54	n.d	n.d
4.3. Importaciones particulares (1)	1818	13,75	6767	35,11	13029	47,03	n.d	n.d
<b>TOTAL</b>	<b>13206</b>	<b>100,00</b>	<b>19276</b>	<b>100,00</b>	<b>30332</b>	<b>100,00</b>	n.d	n.d
	1494		8187		15387			
<b>5. TOTAL GENERAL</b>								
5.1. Producción nacional (2)	1061467	93,32	1208823	85,86	1359332	78,65	1506800	87,06
5.2. Importados por terminales	40483	3,56	120772	8,59	267563	15,48	154224	8,91
5.3. Importaciones particulares (3)	35514	3,12	77944	5,55	101405	5,87	69776	4,03
<b>TOTAL</b>	<b>1137464</b>	<b>100,00</b>	<b>1405539</b>	<b>100,00</b>	<b>1728300</b>	<b>100,00</b>	<b>1730600</b>	<b>100,00</b>

Fuente: ANFAVEA - ABEIVA  
 Elaboración: DPS-SG  
 (1) Estimado  
 (2) 1996 Estimado según datos ABEIVA para 5.2 y 5.3  
 (3) 1995 Estimado según resto de datos ANFAVEA  
 n.d: No determinado

<b>CUADRO B - 8</b>			
<b>BRASIL - PARTICIPACION DE LOS AUTOMOVILES POPULARES</b>			
<b>EN LAS VENTAS INTERNAS - PRODUCCION NACIONAL</b>			
<b>(Unidades)</b>			
AÑO	POPULARES	TOTAL AUTOMOVILES	PORCENTAJE
1993	201292	850562	23,7
1994	447863	975697	45,9
1995	595845	1106591	53,8
1996	701400	1245826	56,3

Fuente: ANFAVEA  
 Elaboración: DPS-SG

<b>CUADRO B - 9</b>				
<b>BRASIL - DESEMPEÑO DEL SECTOR COMPONENTES</b>				
<b>ITEM</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996*</b>
<b>Ventas nominales (\$US millones)</b>	<b>13222</b>	<b>14376</b>	<b>16584</b>	<b>17000</b>
<b>Porcentaje de distribución</b>				
1. Ensambladoras	61,6	60,4	59,5	56,0
2. Reposición	17,5	19,3	19,8	21,0
3. Exportación	15,7	15,5	15,0	17,0
4. Otros fabricantes	5,2	4,8	5,7	6,0
<b>Capital - Valores nominales</b>				
1. Capital registrado(1)	235	1850	4046	4400
2. Patrimonio líquido(1)	1603	7120	8617	9400
<b>Exportaciones de autopartes</b>				
Directas e indirectas (\$US millones)	2665	2985	3262	3510
<b>Inversiones realizadas (\$US millones)</b>	<b>702</b>	<b>883</b>	<b>1247</b>	<b>1300</b>
<b>Total número de empleados-dic. (miles)</b>	<b>235,9</b>	<b>236,6</b>	<b>214,2</b>	<b>192,7</b>
Horistas	177,2	177,9	160,2	144,5
Mensualistas	58,7	58,7	54,0	48,2
<b>Porcentaje de capacidad ociosa</b>	<b>19,8</b>	<b>17,3</b>	<b>20,0</b>	<b>23,0</b>
<b>Consumo de energía eléctrica</b>				
(miles de millones de kW/h)	3,5	3,6	3,7	3,5
Fuente: SINDIPEÇAS				
Elaboración: DPS-SG				
* Estimado				
(1) Cap. Registrado: CR\$ miles de millones para 1993; R\$ millones para 1994 a 1996				



PAISES	1993			1994			1995			1996		
	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Item	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Item	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Item	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Item
	ARGENTINA	591284	22,19	187	698939	23,34	189	742441	22,76	189	893351	28,30
BOLIVIA	14852	0,55	174	21644	0,72	180	18293	0,56	173	18409	0,52	178
COLOMBIA	20593	0,77	168	20995	0,70	169	24730	0,76	177	21517	0,61	173
CHILE	38283	1,44	179	37302	1,25	180	49658	1,52	175	45161	1,29	181
ECUADOR	12333	0,46	171	10033	0,34	172	12895	0,39	172	10454	0,30	172
MEXICO	246566	9,25	173	239997	8,04	169	86997	2,66	158	142380	4,06	164
PARAGUAY	28511	1,07	177	38932	1,30	181	58683	1,74	180	51299	1,46	182
PERU	18284	0,69	179	27983	0,94	177	33323	1,02	178	13404	0,38	181
URUGUAY	33472	1,26	183	31567	1,06	184	31111	0,95	178	35051	1,00	184
VENEZUELA	29985	1,13	174	13437	0,45	171	24503	0,75	170	20797	0,59	177
ALADI	1033943	38,81	-	1138829	38,14	-	1080134	33,11	-	1351823	38,51	-
EE.UU.	1082657	40,62	184	1208125	40,46	188	1288088	39,80	178	1292464	36,83	179
ALEMANIA	192210	7,21	182	210887	7,06	162	282316	8,65	155	218471	6,17	163
UK	86395	3,24	131	72323	2,42	122	87397	2,68	127	119462	3,40	136
BELGICA	16944	0,64	121	25505	0,85	121	50905	1,56	125	91175	2,60	137
ITALIA	31977	1,20	127	76786	2,57	131	50439	1,55	135	31021	0,88	129
CHINA	-	-	-	-	-	-	100512	3,08	72	103128	2,94	71
OTROS	221070	8,29	-	253168	8,48	-	312303	9,57	-	303992	8,66	-
TOT. GRAL.	2665107	100,00	-	2985633	100,00	-	3262094	100,00	-	3509536	100,00	-

Fuente: SINIPEÇAS  
Elaboración: DPS-SG

PAIS	1994			1995			1996		
	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Items	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Items	Miles \$US FOB	Porcentaje	N° Items
	ALEMANIA	418241	20,18	171	546045	19,58	173	729597	21,32
ARGENTINA	463490	22,36	147	577984	20,72	154	552783	16,15	161
EE.UU.	279106	13,46	179	376017	13,48	184	428850	12,53	182
ITALIA	253914	12,25	163	263283	9,44	168	494205	14,44	171
JAPON	203886	9,84	168	227419	8,15	170	223278	6,52	172
SUECIA	73886	3,56	152	104869	3,76	156	62889	1,84	153
UK	83063	4,01	147	107432	3,85	160	202350	5,91	159
FRANCIA	49632	2,39	159	78186	2,73	156	111164	3,25	164
MEXICO	22650	1,09	91	70028	2,51	123	99166	2,90	112
SINGAPUR	24985	1,21	28	30675	1,10	24	3503	0,10	24
CHINA	9157	0,46	98	28727	1,03	90	20560	0,60	86
OTROS	190855	9,21	-	380689	13,65	-	494115	14,44	-
TOT. GRAL.	2072965	100,00	-	2788352	100,00	-	3422610	100,00	-

Fuente: SINIPEÇAS  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO B - 12					
BRASIL - PRINCIPALES COMPONENTES EXPORTADOS (Porcentaje sobre total exportado)					
PRODUCTO	1993	1994	1995	1996	
	%	%	%	Mill. \$US	%
Otras partes y accesorios de vehículos	9,27	9,44	11,25	434060	12,37
Motores de explosión y combustión interna	12,44	10,42	8,78	365413	10,41
Autorradios, partes y piezas	12,59	12,20	10,47	356922	10,17
Bloques de cilindro, cabez. carter. y carcaz. p. motor.	6,71	6,49	6,81	234585	6,68
Bombas inyectoras para motor de combust. interna	3,00	4,63	5,16	174014	4,96
Otros frenos, servofrenos y sus partes	4,63	4,56	5,01	165683	4,72
Cajas de velocidad	4,41	5,04	3,31	118666	3,38
Otras partes y piezas p. motores	2,83	2,85	3,33	113038	3,22
Cigüeñales (árboles de manivela), para mot. explos.	2,57	2,34	2,75	101176	2,88
Pistones o émbolos para motores	2,62	2,94	3,31	98840	2,82
Ruedas	2,93	3,08	3,06	98627	2,81
Anillas de segmento p. motores	1,67	1,76	1,95	69987	1,99
Válvulas p. motores	0,94	1,47	1,80	54008	1,54
Cabinas para camiones	0,93	1,39	0,71	46232	1,32
Amortiguadores de suspensión	1,17	1,28	1,37	46085	1,31
Cuadros de chasis, largueros, traviesas, etc.	0,98	1,03	1,15	38913	1,11
Otras partes y accesorios de carrocerías	1,43	0,77	0,78	35880	1,02
Ejes delanteros	1,35	1,35	1,66	32835	0,94
Rodamientos de esfera	n/d	0,77	1,04	32175	0,92
Juntas, empaquetaduras de goma no endurecida	0,82	0,92	0,87	30950	0,88
Cualquier otra parte p. aparatos y dispositivos p. mot.	0,67	0,68	0,78	29245	0,83
Ejes traseros	0,77	1,25	1,13	29031	0,83
<b>SUBTOTAL</b>		<b>76,66</b>	<b>76,46</b>	<b>2706365</b>	<b>77,11</b>
<b>TOTAL EXPORTACIONES (mill \$US FOB)</b>	<b>2665</b>	<b>2986</b>	<b>3262</b>	<b>3510</b>	

Fuente: SINDIPECAS  
Elaboración: DPS-SG  
n/d: No disponible

CUADRO B - 13				
BRASIL - PRINCIPALES COMPONENTES IMPORTADOS (Porcentaje sobre total importado)				
PRODUCTO	1994	1995	1996	
	%	%	Mill. \$US	%
Otras partes y accesorios de vehículos	10,29	11,83	574503	16,79
Cajas de velocidad	20,54	18,00	481157	14,06
Motores de explosión y combustión interna	11,06	10,72	382394	11,17
Otras partes y piezas p. motores	3,27	3,48	128012	3,68
Bloques de cilindro, cabez. carter. y carcaz. p. motor.	1,42	2,17	106259	3,10
Rodamientos de esfera	3,32	3,39	84941	2,77
Otros frenos, servofrenos y sus partes	3,32	3,13	90744	2,65
Otras partes y accesorios de carrocerías	3,17	2,66	87785	2,56
Partes de bombas de combustible	n/d	2,99	85668	2,50
Juntas, empaquetaduras de goma no endurecida	3,23	2,05	67921	1,98
Rodamientos de rodillos cónicos	1,72	1,73	46334	1,35
Cualquier otro dínamo o alternador	1,10	1,13	42515	1,24
Cuadros de chasis, largueros, traviesas, etc.	n/d	0,91	39726	1,16
Autorradios, partes y piezas	1,67	1,79	37128	1,08
Juegos de cables para bujías y otros juegos de cables	n/d	n/d	35519	1,04
Cualquier otra parte p. aparat. o dispositiv. p. motores	1,87	1,38	29438	0,86
Tobos de admisión y de escape p. motores	n/d	n/d	28180	0,82
Convertidor catalítico	n/d	n/d	26355	0,77
Paneles o cuadros p. instrumentos	1,13	0,95	26314	0,77
Soporte cerámico para catalizadores automotrices	n/d	n/d	24941	0,73
Válvulas para motores	n/d	0,89	24849	0,73
Agujas inyectoras para motores de la posición 8408	n/d	n/d	24798	0,72
<b>SUBTOTAL</b>	<b>n/d</b>	<b>n/d</b>	<b>2483479</b>	<b>72,53</b>
<b>TOTAL IMPORTACIONES (mill \$US FOB)</b>	<b>2073</b>	<b>2789</b>	<b>3423</b>	

Fuente: SINDIPECAS  
Elaboración: DPS-SG  
n/d: No disponible

CUADRO C-1

COLOMBIA - PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTOR  
EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA - AÑO 1993  
(Millones de pesos)

DESCRIPCION	NUMERO EMPRESAS	PERSONAL TOTAL	SUELDOS Y SALA- RIOS (1)	PRESTACIO- NES SOCIA- LES	PRODUCCION BRU- TA (1)	CONSUMO INTERMEDIO TOTAL (2)	VALOR AGREGADO	INVERSION NETA (3)	CONSUMO ENERGIA KWH
TOTAL INDUSTRIA MANUFACTURERA	7.663	649.085	1.534.145	1.033.984	19.453.882	11.842.577	7.611.305	668.817	7.965.339
PORCENTAJE DE PARTICIPACION	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	227	19.809	51.858	36.974	1.056.145	808.353	247.792	6.232	94.585
PORCENTAJE DE PARTICIPACION	3,0	3,1	3,4	3,6	5,4	6,8	3,3	0,9	1,2
INDUSTRIA DE LLANTAS Y NEUMATIC.	27	3.996	19.627	18.207	217.368	131.802	85.566	1.939	89.511
PORCENTAJE DE PARTICIPACION	0,4	0,6	1,3	1,8	1,1	1,1	1,1	0,3	1,1

(1) Periodo de pago que comprende el día 15 de noviembre o del mes más próximo

(2) Incluye el valor de los impuestos indirectos causados

(3) Incluye el valor de la revaluación de activos efectuada

Fuente: ACOLEFA

Elaboración: DPS-SG

CUADRO C - 2

COLOMBIA - PRODUCCION DE VEHICULOS  
POR EMPRESA Y TIPO  
(Unidades)

EMPRESA	TIPO DE VEHICULO	1993	1994	1995	1996	ACUM. 1993-1996
		%	%	%	%	%
GENERAL MOTORS COLMOTORES (Chevrolet, Isuzu)	TOTAL	32862	33796	32236	29502	128396
	1. Automóviles	19166	18640	19596	17567	74959
	2. Utilitarios livianos	8720	9896	8931	8566	36113
	- Camionetas	5606	5835	6058	6412	23911
	- Camperos	3114	4061	2873	2154	12202
3. Transporte carga**	*4976	*5260	*3709	2293	nd	
4. Transporte pasajeros**				1086	nd	
COMPAÑIA COLOM- BIANA AUTOMOTRIZ (Mazda, Mitsubishi)	TOTAL	24915	27161	24261	22189	98526
	1. Automóviles	18484	20304	17796	14469	71053
	2. Utilitarios livianos	5244	5452	5655	6948	23299
	- Camionetas**	2836	2706	2130	2788	10460
	- Camperos	2408	2746	3525	4160	12839
3. Transporte carga**	1187	1212	578	772	3749	
4. Transporte pasajeros**		193	232	0	425	
SOFASA S.A. (Renault, Toyota)	TOTAL	18755	18812	22490	22780	82837
	1. Automóviles	12516	11792	14050	14100	52458
	2. Utilitarios livianos	6239	7020	8440	8680	30379
	- Camionetas**	3937	4200	5400	5600	19137
	- Camperos	2302	2820	3040	3080	11242
TOTAL GENERAL	76532	79769	78987	74471	309759	
1. Automóviles	50166	50736	51442	46126	198470	
2. Utilitarios livianos	20203	22368	23026	24194	89791	
- Camionetas	12379	12741	13588	14800	53508	
- Camperos	7824	9627	9438	9394	36283	
3. Transporte carga	*6163	*6665	*4519	*3065	-	
4. Transporte pasajeros				1086	-	

Fuente: ACOLFA

Elaboración: DPS-SG

\* Vehículos de carga y pasajeros

\*\*Desglose: CINAE

CUADRO C - 3

COLOMBIA - CONSUMO APARENTE DE VEHICULOS  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
<b>AUTOMOVILES</b>	101920	100,00	100372	100,00	88097	100,00	88702	100,00
DE PRODUCCION NACIONAL	48787	47,87	50089	49,90	49585	56,28	44724	50,42
IMPORTACION	53133	52,13	50283	50,10	38512	43,72	43978	49,58
<b>CAMPEROS</b>	22910	100,00	26419	100,00	18860	100,00	9702	100,00
DE PRODUCCION NACIONAL	7755	33,85	9585	36,28	9213	48,85	9320	96,06
IMPORTACION	15155	66,15	16834	63,72	9647	51,15	382	3,94
<b>COMERCIALES</b>	55040	100,00	51197	100,00	35427	100,00	26720	100,00
DE PRODUCCION NACIONAL	18247	33,15	18965	37,04	17609	49,71	15236	57,02
IMPORTACION	36793	66,85	32232	62,96	17818	50,29	11484	42,98
<b>TOTAL</b>	179870	100,00	177918	100,00	142404	100,00	125154	100,00
DE PRODUCCION NACIONAL	76532	42,55	79769	44,83	78987	55,47	74471	59,50
IMPORTAC. ENSAMBLADORAS	9527	5,30	9117	5,12	9070	6,37	5090	4,07
OTRAS IMPORTACIONES	93811	52,15	89032	50,04	54347	38,16	45593	36,43

Fuente: ACOLFA

Elaboración: DPS -SG

CUADRO C - 4

COLOMBIA - PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES EN LA PRODUCCION DE VEHICULOS  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996			
	PRODUC.	EXPORTACION %	PRODUC.	EXPORTACION %	PRODUC.	EXPORTACION %	PRODUC.	EXPORTACION %		
<b>COLMOTORES</b>	32862	0,93	33796	1,56	32236	701	2,17	29502	1249	4,23
1. Automóviles	19166	0,04	18640	7	19596	0	0,00	17557	0	0,00
2. Camperos	3114	2,22	4061	25	2873	204	7,10	2154	51	2,37
3. Comerciales	10582	2,15	11095	425	9767	497	5,09	9791	1198	12,24
<b>C.C.A.</b>	24915	5,77	27161	673	24261	1859	7,66	22189	1246	5,62
1. Automóviles	18484	7,42	20304	640	17796	1837	10,32	14469	1177	8,13
2. Camperos	2408	0,00	2746	17	3525	21	0,60	4160	1	0,02
3. Comerciales	4023	1,67	4111	16	2940	1	0,03	3560	68	1,91
<b>SOFASA</b>	18755	0	18812	0	22490	0	0,00	22780	2696	11,83
1. Automóviles	12516	0	11792	0	14050	0	0,00	14100	225	1,60
2. Camperos	2302	0	2820	0	3040	0	0,00	3080	22	0,71
3. Comerciales	3937	0	4200	0	5400	0	0,00	5600	2449	43,73
<b>TOTAL</b>	76532	1,743	79769	1200	78987	2560	3,24	74471	5191	6,97
1. Automóviles	50166	1,379	50736	647	51442	1837	3,57	46126	1402	3,04
2. Camperos	7824	69	9627	42	9438	225	2,38	9394	74	0,79
3. Comerciales	18542	295	19406	441	18107	498	2,75	18951	3715	19,60

Fuente: ACOI.FA  
Elaboración: DPS-SG  
NOTA: Comerciales incluye camionetas

**CUADRO C - 5**

**COLOMBIA - PRINCIPALES EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR**  
Miles de dólares FOB

DESCRIPCIÓN	1995		1996	
		%		%
<b>VEHICULOS</b>				
AUTOMOVILES 1000 A 1500 cc	0	0,00	8152	8,39
AUTOMOVILES >1000 <= 1500 cc	8250	11,27	0	0,00
AUTOMOVILES 1500 A 3000 cc	0	0,00	12073	12,43
AUTOMOVILES >1500 <=3000 cc	19739	26,96	0	0,00
VEHICULOS DIESEL > 5 <=20 Ton	13910	19,00	32837	33,80
VEHICULOS <=5000 Lbs	20	0,03	38274	39,40
VEHICULOS CARGA MAXIMA >5000 Lbs	16978	23,19	0	0,00
<b>TOTAL LISTADO</b>	<b>58897</b>	<b>80,45</b>	<b>91336</b>	<b>94,02</b>
<b>TOTAL VEHICULOS</b>	<b>73211</b>	<b>100,00</b>	<b>97143</b>	<b>100,00</b>
<b>AUTOPARTES</b>				
GUARNICIONES CARROCERIAS	3258	3,98	46	0,06
NEUMATICOS Y DEMÁS P. DE CAUCHO (CAP.40)	29955	36,59	32722	41,19
GUARNICIONES PARA FRENO	5354	6,54	5369	6,76
LUNAS, VIDRIOS, ESPEJOS, ETC. (CAP. 70)	3948	4,82	5257	6,62
MOTORES DE CHISPA	307	0,38	33	0,04
MOTORES DIESEL, SEMIDIESEL	485	0,59	0	0,00
PARTES PARA MOTORES	4270	5,22	2092	2,63
BALLESTAS Y SUS HOJAS	622	0,76	1021	1,29
ACUMULADORES ELECTRICOS	1166	1,42	2080	2,62
JUEGOS DE CABLE PARA BUJIAS	1724	2,11	4165	5,24
CINTURONES DE SEGURIDAD	853	1,04	1055	1,33
DEMÁS PARTES Y ACCESORIOS	316	0,39	1194	1,50
TAMBORES DE FRENO	970	1,18	797	1,00
EJE DIFERENCIAL INC. C/OTROS ORGANOS	0	0,00	2792	3,51
PARTES DE EJES C/DIFERENCIAL	3875	4,73	805	1,01
RUEDAS Y SUS PARTES	1811	2,21	2243	2,82
RADIADORES	2460	3,00	2382	3,00
DEMÁS PARTES	299	0,37	1223	1,54
<b>TOTAL LISTADO</b>	<b>61673</b>	<b>75,33</b>	<b>65276</b>	<b>82,17</b>
<b>TOTAL AUTOPARTES*</b>	<b>81866</b>	<b>100,00</b>	<b>79438</b>	<b>100,00</b>

Fuente: ACOLFA

Elaboración: DPS-SG

\*Se excluyen partes identificables de tractores y motocicletas

**CUADRO C - 6**

**COLOMBIA - PRINCIPALES IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTOR**  
Miles de dólares FOB

DESCRIPCIÓN	1995		1996	
		%		%
<b>VEHICULOS</b>				
AUTOMOVILES	12006	0,49	3625	0,15
AUTOMOVILES DIESEL	20499	0,85	28016	1,17
DEMÁS AUTOMOVILES	39766	1,64	18091	0,76
AUTOMOVILES HASTA 1000 cc	53243	2,20	39863	1,67
AUTOMOVILES 1000 A 1500 cc	484455	19,97	447479	18,75
AUTOMOVILES 1500 A 3000 cc	499537	20,59	374551	15,70
AUTOMOVILES DE MÁS DE 3000 cc	344790	14,21	618113	25,91
VOLQUETAS P.FUERA CARRETERA	49583	2,04	60477	2,53
TRANSPORTE DIESEL >5 <=20 Ton	234331	9,66	160615	6,73
TRANSPORTE DIESEL > 20 Ton	97589	4,02	24098	1,01
TRANSPORTE CHISPA <= 5000 cc	19767	0,81	313062	13,12
DEMÁS TRANSPORTE CHISPA > 5000 cc	221838	9,15	0	0,00
DEMÁS TRANSPORTE CHISPA <= 5000 cc	47060	1,94	34758	1,46
TRANSPORTE CHISPA > 5000 cc	24003	0,99	11156	0,47
LOS DEMÁS CHASIS	71711	2,96	54046	2,27
CKD DEMÁS CHISPA >1000 <=1500 cc	32021	1,32	0	0,00
CKD DEMÁS CHISPA >1500 <=3000 cc	14715	0,61	0	0,00
CKD DEMÁS CHISPA >1500 <=3000 cc PART.	12385	0,51	0	0,00
CKD 4X4 CHISPA >3000 cc	25627	1,06	0	0,00
CKD TPTE. CHISPA >5000<=10000 lb	57125	2,36	0	0,00
CKD CHISPA HASTA 1400 cc	0	0,00	36501	1,53
CKD 4X4 CHISPA >1400 cc	0	0,00	32894	1,38
CKD DEMÁS COCHES TURISMO GASOLINA	0	0,00	22061	0,92
CKD TRANSPORTE CARGA GASOLINA	0	0,00	65862	2,76
<b>TOTAL LISTADO</b>	<b>2362051</b>	<b>97,38</b>	<b>2345268</b>	<b>98,29</b>
<b>TOTAL VEHICULOS</b>	<b>2425546</b>	<b>100,00</b>	<b>2386016</b>	<b>100,00</b>
<b>AUTOPARTES</b>				
NEUMATICOS Y DEMÁS P. DE CAUCHO (CAP.40)	137939	22,82	212424	28,14
LUNAS, VIDRIOS, ESPEJOS, ETC. (CAP. 70)	31898	5,28	30106	3,99
MOTORES DE ENCENDIDO POR CHISPA	6146	1,02	10233	1,36
MOTORES DIESEL	13379	2,21	10801	1,43
PARTES DE MOTORES	53218	8,80	58034	7,69
DEMÁS BOMBAS DE ACEITE	3988	0,66	5199	0,69
DEMÁS BOMBAS VOLUMETRICAS	4958	0,82	12268	1,62
FILTROS DE ACEITE	3014	0,50	5109	0,68
DEMÁS APARATOS P. FILTRAR O DEPURAR GASES	6479	1,07	6862	0,91
RODAMIENTOS DE BOLAS	23520	3,89	24279	3,22
RODAMIENTOS RODILLOS CONICOS	10596	1,75	12575	1,67
DEMÁS COJINETES Y SUS CAJAS	3568	0,59	10335	1,37
AROS DE OBTURACION	5608	0,93	6138	0,81
ACUMULADORES ELECTRICOS Y SUS PARTES	5361	0,89	7497	0,99
FAROS Y APARATOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZAC	11384	1,88	11426	1,51
RECEPTORES DE RADIO	1415	0,23	20051	2,66
PARTES DE CARROCERIAS	22145	3,66	20586	2,73
DEMÁS PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS	8218	1,36	9297	1,23
PARTES DE SISTEMAS HIDRAULICOS PARA FRENO	6532	1,08	7175	0,95
PARTES DE EJES CON DIFERENCIAL	15325	2,53	5364	0,71
RUEDAS Y SUS PARTES	10759	1,78	9667	1,28
AMORTGUADORES DE SUSPENSION	6856	1,13	5600	0,74
PARTES P. TRANSMISIONES CARDANICAS	8089	1,34	8211	1,09
PARTES DE EJES TRACTORES	5582	0,92	16989	2,25
DEMÁS PARTES DE VEHICULOS	6614	1,09	6596	0,87
<b>TOTAL LISTADO</b>	<b>412591</b>	<b>68,25</b>	<b>532822</b>	<b>70,58</b>
<b>TOTAL AUTOPARTES*</b>	<b>604565</b>	<b>100,00</b>	<b>754963</b>	<b>100,00</b>

Fuente: ACOIFA

Elaboración: DPS-SG

\*Se excluyen partes identificables de tractores y motocicletas



**CUADRO C - 7****COLOMBIA - BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR**  
**Miles de dólares FOB**

<b>AÑO</b>	<b>EXPORTACION</b>	<b>IMPORTACION</b>	<b>BALANZA</b>
1980	34782	817338	-812556
1990	25847	547925	-522079
1993	80359	2749734	-2669375
1994	88274	3480979	-3292705
1995	160015	3321428	-3161413
1996	181192	3372328	-3187137

Fuente: ACOLFA  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO CH - 1**

**CHILE - OFERTA GLOBAL Y NACIONAL DE VEHICULOS**

(Unidades)

	PRODUC- CION NACIONAL	IMPORTA- CIONES	OFERTA GLOBAL	EXPORTA- CIONES	OFERTA EN MERCADO NACIONAL	OFERTA EN MERCADO (NACIONAL)	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1/5)	
							%
<b>AUTOMOVILES *</b>							
1993	4324	62979	67303	4277	63026	0,07	
1994	3591	59045	62636	3097	59539	0,83	
1995	5053	99022	104075	1638	102437	3,33	
1996	5019	104439	109458	812	108646	3,87	
<b>UTILITARIOS LIVIANOS*</b>							
1993	16589	20292	36881	2145	34736	41,58	
1994	15956	19589	35545	2979	32566	39,85	
1995	16521	29237	45758	5336	40422	27,67	
1996	16762	30087	46849	4566	42283	28,84	
<b>TOTAL</b>							
1993	20913	83271	104184	6422	97762	14,82	
1994	19547	78634	98181	6076	92105	14,63	
1995	21574	128259	149833	6974	142859	10,22	
1996	21781	134526	156307	5378	150929	10,87	

\* Incluye jeeps

\*\* Camionetas y furgones

Fuente: ANAC, ASEXMA, CORFO

Elaboración: DPS-SG

CUADRO CH - 2

CHILE - PRODUCCION DE VEHICULOS SEGUN MODELO Y MARCAS  
(Unidades)

EMPRESA	TIPO DE VEHICULO	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
			%		%		%		%		%
AUTOMOTORES FRANCO CHILENA S.A. Peugeot	TOTAL	3065	14,66	2907	14,87	3888	18,02	2337	10,73	12197	14,55
	1. Automóviles	3065	70,88	2907	80,95	3888	76,94	2337	46,56	12197	67,81
GENERAL MOTORS CHILE S.A. Chevrolet	TOTAL	16230	77,61	15330	78,43	16260	75,37	16433	75,45	64253	76,66
	2. Utilitarios livianos	16230	97,84	15330	96,08	16260	98,42	16433	98,04	64253	97,61
CORMECANICA S.A. Renault	TOTAL	1618	7,74	1310	6,70	1426	6,61	3010	13,82	7364	8,79
	1. Automóviles	1259	29,12	684	19,05	1165	23,06	2681	53,42	5789	32,18
	2. Utilitarios livianos	359	2,16	626	3,92	261	1,58	329	1,96	1575	2,39
<b>TOTAL</b>		<b>20913</b>	<b>100,00</b>	<b>19547</b>	<b>100,00</b>	<b>21574</b>	<b>100,00</b>	<b>21781</b>	<b>100,00</b>	<b>83815</b>	<b>100,00</b>
1. Automóviles*		4324	100,00	3591	100,00	5053	100,00	5019	100,00	17987	100,00
2. Utilitarios livianos**		16589	100,00	15956	100,00	16521	100,00	16762	100,00	65828	100,00

\* Incluye jeeps

\*\* Camionetas y furgonetas

Fuente: ANAC

Elaboración DPS-SG

CUADRO CH - 3

CHILE - EXPORTACION DE VEHICULOS POR TIPO  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
<b>AUTOMOVILES</b>	4237	65,98	3049	50,18	1607	23,04	717	13,33
> 1000 a 1500 cc	2303		1748		869		501	
>1500 a 3000cc	1934		1301		738		216	
<b>CAMPEROS (JEEP)</b>	40	0,62	48	0,79	31	0,44	95	1,77
> 1000 a 1500 cc	12		5		15			
>1500 a 3000cc	28		43		16		95	
<b>CAMIONETAS*</b>	2145	33,40	2979	49,03	5336	76,51	4566	84,90
GASOLINA	1995		2360		2547		2721	
DIESEL	150		619		2789		1845	
<b>TOTAL</b>	6422	100,00	6076	100,00	6974	100,00	5378	100,00

\* Camionetas y furgones  
Fuente: ASEXMA  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO CH - 4**

**CHILE - PRINCIPALES EXPORTACIONES DE COMPONENTES SELECCIONADOS**  
(Miles de dólares FOB)

	1995		1996	
		%		%
CAJAS DE CAMBIO	27342	76,84	31894	80,72
LOS DEMÁS ACCESORIOS DE CARROCERIAS	758	2,13	426	1,08
RADIADORES	329	0,92	368	0,93
LAS DEMÁS PARTES Y ACCESORIOS	2285	6,42	2047	5,18
MOTORES DIESEL	439	1,23	587	1,49
PARTES DE MOTOR	1902	5,35	225	0,57
BOMBAS DE CARBURANTE	115	0,32	140	0,35
BUJIAS	194	0,55	165	0,42
APARATOS DE SEÑALIZACION	160	0,45	157	0,40
JUEGOS DE CABLES PARA BUJIAS	157	0,44	171	0,43
<b>SUBTOTAL</b>	<b>33681</b>	<b>94,66</b>	<b>36180</b>	<b>91,57</b>
<b>TOTAL AUTOPARTES SELECCIONADAS</b>	<b>35582</b>	<b>100,00</b>	<b>39511</b>	<b>100,00</b>

Fuente: ASEXMA

Elaboración: DPS-SG

CUADRO E - 1

ECUADOR - PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA, MARCA Y TIPO  
(Unidades)

EMPRESA	VEHICULOS		1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
				%		%		%		%		%
AYMESA	TOTAL		7465	27,01	9322	27,52	7485	28,56	5619	29,69	29891	28,03
Chevrolet,	1. Automóviles		6539	48,77	7922	48,28	6174	56,02	5140	63,81	25775	52,72
Datsun, Suzuki	2. Utilitarios livianos		926	6,55	1400	8,02	1311	8,63	479	4,41	4116	7,14
COENANSA	TOTAL		3639	13,17	6468	19,10	4459	17,01	1560	8,24	16126	15,12
Fiat, Peugeot,	1. Automóviles		1273	9,50	2460	14,99	1150	10,43	246	3,05	5129	10,49
Mitsubishi	2. Utilitarios livianos		2366	16,72	4008	22,96	3309	21,79	1314	12,09	10997	19,07
MARESA	TOTAL		7600	27,50	8097	23,91	6402	24,43	3571	18,87	25670	24,07
Mazda, Toyota,	1. Automóviles		3060	22,82	3280	19,99	1446	13,12	981	12,18	8767	17,93
Ford	2. Utilitarios livianos		4540	32,09	4817	27,59	4956	32,63	2590	23,83	16903	29,31
OMNIBUS BB	TOTAL		8936	32,33	9982	29,47	7864	30,00	8174	43,19	34956	32,78
Chevrolet,	1. Automóviles		2535	18,91	2747	16,74	2251	20,42	1688	20,96	9221	18,86
Suzuki	2. Utilitarios livianos		6315	44,64	7235	41,44	5613	36,95	6486	59,67	25649	44,48
	4. Transporte de pasajeros		86	100,00							86	100,00
TOTAL	TOTAL		27640	100,00	33869	100,00	26210	100,00	18924	100,00	106643	100,00
	1. Automóviles		13407	100,00	16409	100,00	11021	100,00	8055	100,00	48892	100,00
	2. Utilitarios livianos		14147	100,00	17460	100,00	15189	100,00	10869	100,00	57665	100,00
	4. Transporte de pasajero		86	100,00							86	100,00

Fuente: CINAIE  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO E - 2

ECUADOR - EXPORTACIONES DE VEHICULOS POR EMPRESA Y TIPO  
(Unidades)

EMPRESA	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996		
	VEHICULOS	%	VEHICULOS	%	VEHICULOS	%	VEHICULOS	%	VEHICULOS	%	
AYMESA	TOTAL	1506	24,12	1656	22,76	2297	33,91	1717	33,81	7176	28,28
	1. Automóviles	1496	30,37	1655	31,59	2297	51,23	1717	75,84	7165	42,36
	2. Utilitarios livianos	10	0,76	1	0,05		0,00		0,00	11	0,13
COENANSA	TOTAL	308	4,93	1512	20,78	1961	28,95	855	16,83	4636	18,27
	1. Automóviles		0,00	371	7,08	464	10,35	75	3,31	910	5,38
	2. Utilitarios livianos	308	23,35	1141	56,04	1497	65,37	780	27,71	3726	44,04
MARESA	TOTAL	2387	38,22	1940	26,67	880	12,99	420	8,27	5627	22,18
	1. Automóviles	1887	38,31	1700	32,45	580	12,93	120	5,30	4287	25,35
	2. Utilitarios livianos	500	37,91	240	11,79	300	13,10	300	10,66	1340	15,84
OMINIBUS BB	TOTAL	2044	32,73	2167	29,79	1636	24,15	2087	41,09	7934	31,27
	1. Automóviles	1543	31,32	1513	28,88	1143	25,49	352	15,55	4551	26,91
	2. Utilitarios livianos	501	37,98	654	32,12	493	21,53	1735	61,63	3383	39,99
TOTAL	TOTAL	6245	100,00	7275	100,00	6774	100,00	5079	100,00	25373	100,00
	1. Automóviles	4926	100,00	5239	100,00	4484	100,00	2264	100,00	16913	100,00
	2. Utilitarios livianos	1319	100,00	2036	100,00	2290	100,00	2815	100,00	8460	100,00

Fuente: CINAIE  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO E - 3

ECUADOR - ABASTECIMIENTO DE LA DEMANDA DE VEHICULOS  
NACIONALES E IMPORTADOS  
(Unidades)

CATEGORIA	1994		1995		1996	
		%		%		%
<b>TOTAL</b>						
NACIONALES	64571	100,00	46931	100,00	25905	100,00
IMPORTADOS	26594	41,19	19436	41,41	13845	53,45
	37977	58,81	27495	58,59	12060	46,55
<b>AUTOMOVILES</b>						
NACIONALES	29823	100,00	20811	100,00	11872	100,00
IMPORTADOS	11170	37,45	6537	31,41	5791	48,78
	18653	62,55	14274	68,59	6081	51,22
<b>UTILITARIOS LIVIANOS</b>						
NACIONALES	26074	100,00	20557	100,00	12897	100,00
IMPORTADOS	15424	59,15	12899	62,75	8054	62,45
	10650	40,85	7658	37,25	4843	37,55
<b>COMERCIALES</b>						
NACIONALES	8674	100,00	5563	100,00	1136	100,00
IMPORTADOS	0		0		0	
	8674	100,00	5563	100,00	1136	100,00

Fuente: CIMA  
Elaboración: DPS-SG



CUADRO M - 1

MEXICO - PRODUCCION DE VEHICULOS  
(Unidades)

EMPRESA	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996		
		%		%		%		%		%	
BMW MEXICO	TOTAL				266	0.03	459	0.04	725	0.02	
	1. Automóviles				266	0.04	459	0.06	725	0.02	
CHRYSLER DE MEXICO	TOTAL	228201	21.97	242826	22.27	207169	22.08	361346	29.53	1039542	24.23
	1. Automóviles	159367	19.43	163833	19.16	80384	11.50	144542	17.94	546126	17.23
2. Camiones	68834	31.47	78993	33.61	126785	53.03	216804	51.89	491416	44.25	
FORD MOTOR CO.	TOTAL	207688	19.99	241459	22.15	234004	24.94	215738	17.63	698889	20.95
	1. Automóviles	169637	20.68	189636	22.17	211253	30.21	170580	21.17	741106	23.30
2. Camiones	38051	17.40	51823	22.05	22751	9.52	45158	10.81	157783	14.21	
GENERAL MOTORS DE MEXICO	TOTAL	193830	18.66	160020	14.68	200122	21.33	266260	21.76	820232	19.11
	1. Automóviles	141231	17.22	111108	12.99	140713	20.12	142639	17.70	535691	16.84
2. Camiones	52599	24.05	48912	20.81	59409	24.85	123621	29.58	284541	25.62	
HONDA DE MEXICO	TOTAL							1292	0.11	1292	0.03
	1. Automóviles							1292	0.16	1292	0.04
MERCEDES BENZ	TOTAL	221	0.02	700	0.06	813	0.09	1116	0.09	2650	0.07
	1. Automóviles	221	0.03	700	0.08	813	0.12	1116	0.14	2650	0.09
NISSAN MEXICANA	TOTAL	167688	16.14	189417	17.37	107446	11.45	148098	12.10	612650	14.28
	1. Automóviles	129627	14.70	147004	17.19	79122	11.32	117729	14.61	464382	14.60
2. Camiones	47161	21.56	42413	18.05	28324	11.85	30370	7.27	148268	13.35	
VOLKSWAGEN DE MEXICO	TOTAL	241228	23.22	255850	23.47	186503	20.09	229310	18.74	814891	21.32
	1. Automóviles	229153	27.94	242990	28.41	186676	26.70	227410	28.22	866229	27.87
2. Camiones	12075	5.52	12860	5.47	1827	0.76	1900	0.45	28662	2.58	
TOTAL	TOTAL	1038856	100.00	1090272	100.00	938323	100.00	1223620	100.00	4281071	100.00
	1. Automóviles	820136	100.00	852771	100.00	699227	100.00	865787	100.00	3160401	100.00
2. Camiones	218720	100.00	235001	100.00	239096	100.00	417853	100.00	1110670	100.00	

Nota: Automóviles incluye station wagon  
Nota: Camiones incluyen camionetas, jeeps, camiones y buses  
Fuente: AMIA  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO M - 2

MEXICO - VENTA DE VEHICULOS EN EL MERCADO NACIONAL  
Nacionales e importados  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
		%		%		%		%		%
<b>VEHICULOS</b>										
	399143	69,29	414654	69,33	117393	63,48	200102	59,93	1131292	66,82
<b>AUTOMOVILES</b>										
SUBCOMPACTOS	192410	33,40	214294	35,83	47786	25,84	80212	24,02	534702	31,58
COMPACTOS	161381	28,02	152811	25,55	52785	28,54	92869	27,81	459846	27,16
LUJO	21062	3,66	21947	3,67	10437	5,64	17720	5,31	71166	4,20
DEPORTIVOS	24290	4,22	25602	4,28	6385	3,45	9301	2,79	65578	3,87
<b>CAMIONES</b>										
	176882	30,71	183433	30,67	67544	36,52	133818	40,07	561677	33,18
<b>USO MULTIPLE</b>										
CLASE 1	52076	9,04	46600	7,79	19159	10,36	45999	13,78	163836	9,68
CLASE 2	33841	5,87	32117	5,37	16801	9,08	22076	6,61	104855	6,19
CLASE 3	54033	9,38	64610	10,80	21138	11,43	47582	14,25	187363	11,07
CLASE 7	32050	5,56	32684	5,46	6876	4,80	15855	4,75	89465	5,28
	4880	0,85	7422	1,24	1570	0,85	2306	0,69	16178	0,96
<b>TOTAL</b>	<b>576025</b>	<b>100,00</b>	<b>598087</b>	<b>100,00</b>	<b>184937</b>	<b>100,00</b>	<b>333920</b>	<b>100,00</b>	<b>1892969</b>	<b>100,00</b>

Fuente: AMIA  
Elaboración: DPS - SG

CUADRO M - 3

MEXICO - EXPORTACION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
(Unidades)

EMPRESA	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
		%		%		%		%		%
CHRYSLER DE MEXICO	138372	29.35	161374	28.46	181032	23.18	325408	33.36	806186	28.84
AUTOMOVILES	101712	23.96	117498	23.64	64595	10.79	124893	19.64	408698	18.95
CAMIONES	36660	77.94	43876	62.63	116437	63.88	200515	59.06	397488	62.22
FORD MOTOR CO.	117216	24.86	172288	31.26	213763	27.37	179788	18.43	688055	24.62
AUTOMOVILES	117216	27.62	162777	32.75	200595	33.50	154538	24.30	635126	29.46
CAMIONES		0.00	14511	20.71	13168	7.22	25250	7.44	52929	8.28
GENERAL MOTORS MEXICO	90663	19.23	70482	12.43	164006	21.00	202593	20.77	527744	18.88
AUTOMOVILES	90663	21.36	70482	14.18	124524	20.80	101075	15.89	386744	17.94
CAMIONES		0.00		0.00	39482	21.66	101518	29.90	141000	22.07
NISSAN MEXICANA	47702	10.12	60165	10.61	66022	8.45	90957	9.33	264846	9.48
AUTOMOVILES	37382	8.81	48617	9.78	52877	8.83	78743	12.38	217619	10.09
CAMIONES	10320	21.94	11548	16.48	13145	7.21	12214	3.60	47227	7.39
VOLKSWAGEN	77530	16.44	97798	17.25	156259	20.01	176662	18.11	508249	18.18
AUTOMOVILES	77472	18.25	97675	19.65	156212	26.09	176657	27.78	508016	23.56
CAMIONES	58	0.12	123	0.18	47	0.03	5	0.00	233	0.04
<b>TOTAL</b>	<b>471483</b>	<b>100.00</b>	<b>567107</b>	<b>100.00</b>	<b>781082</b>	<b>100.00</b>	<b>975408</b>	<b>100.00</b>	<b>2795080</b>	<b>100.00</b>
<b>AUTOMOVILES</b>	<b>424445</b>	<b>100.00</b>	<b>497049</b>	<b>100.00</b>	<b>598803</b>	<b>100.00</b>	<b>635906</b>	<b>100.00</b>	<b>2156203</b>	<b>100.00</b>
<b>CAMIONES</b>	<b>47038</b>	<b>100.00</b>	<b>70058</b>	<b>100.00</b>	<b>182279</b>	<b>100.00</b>	<b>339502</b>	<b>100.00</b>	<b>638877</b>	<b>100.00</b>

Nota: Automoviles incluye station wagon

Nota: Camiones incluyen: camionetas, jeeps, camionetas y buses

Fuente: AMIA

Elaboración: DPS-SG

CUADRO M - 4

MEXICO - IMPORTACION DE VEHICULOS POR EMPRESA  
(Unidades)

EMPRESA	1993		1994		1995		1996		1993 - 1996	
		%		%		%		%		%
BMW					132	0.48	561	0.65	693	0.35
AUTOMOVILES					132	0.78	561	1.86	693	0.65
CHRYSLER DE MEXICO	4937	57.06	16478	21.99	6898	24.18	17241	20.12	45354	23.02
AUTOMOVILES	1959	56.75	6735	11.93	2116	12.47	2977	9.84	13787	12.87
CAMIONES	2978	57.27	9743	52.69	4582	42.71	14264	25.72	31567	35.12
FORD MOTOR CO.	1677	19.38	28469	38.00	13071	47.19	32200	37.57	75417	38.29
AUTOMOVILES	386	11.18	23330	41.34	9569	56.39	17582	58.14	50867	47.50
CAMIONES	1291	24.83	5139	27.79	3502	32.65	14618	26.35	24550	27.31
GENERAL MOTORS MEXICO	1630	18.84	26649	35.57	4965	17.93	32578	38.01	65822	33.42
AUTOMOVILES	699	20.25	23041	40.83	2322	13.68	6370	21.06	32432	30.28
CAMIONES	931	17.90	3608	19.51	2643	24.84	26208	47.25	33390	37.15
MERCEDES BENZ	179	2.07	135	0.18	47	0.17	97	0.11	458	0.23
AUTOMOVILES	179	5.19	135	0.24	47	0.28	97	0.32	458	0.43
HONDA DE MEXICO					420	1.52	706	0.82	1126	0.57
AUTOMOVILES					420	2.48	706	2.33	1126	1.05
NISSAN MEXICANA	213	2.46	397	0.53	758	2.74	1666	2.18	3234	1.64
AUTOMOVILES	213	6.17	397	0.70	758	4.47	1489	4.92	2857	2.87
CAMIONES						0.00	377	0.68	377	0.42
PORSCHE							32	0.04	32	0.02
AUTOMOVILES							32	0.11	32	0.03
VOLKSWAGEN	16	0.18	2794	3.73	1605	5.80	427	0.50	4842	2.46
AUTOMOVILES	16	0.46	2794	4.95	1605	9.46	427	1.41	4842	4.52
TOTAL	8652	100.00	74922	100.00	27696	100.00	85708	100.00	196978	100.00
AUTOMOVILES	3452	100.00	58432	100.00	16969	100.00	30241	100.00	107094	100.00
CAMIONES	5200	100.00	16490	100.00	10727	100.00	55467	100.00	89884	100.00

Nota: Automóviles incluye station wagon  
Nota: Camiones incluyen camionetas, jeeps, camiones y buses  
Fuente: AMIA  
Elaboración: DPS-SG

		1993	1994	1995	1996
<b>CUADRO PE -1</b>					
<b>PERU - PRODUCCION Y COMERCIO DE VEHICULOS</b>					
<b>(Unidades)</b>					
<b>PRODUCCION TOTAL</b>		2095	2995	1539	621
1. AUTOMOVILES		1500	1600		
2. COMERCIALES		595	1395	1539	621
<b>EXPORTACION TOTAL</b>		-	-	-	-
<b>IMPORTACION TOTAL</b>		22883	30354	40220	42800
<b>DEMANDA APARENTE</b>		24978	33349	41759	43421

Fuente: MITINCI y Estrategia de desarrollo del sector automotor - Grupo Andino. 15/6/97  
Elaboración DPS-SG

CUADRO U - 1		URUGUAY - PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESAS Y TIPOS (Unidades)											
EMPRESA	TIPO DE VEHICULO	1994		1995		1996		1994 - 1996		1994 - 1996		1994 - 1996	
			%		%		%		%		%		%
AYAX S.A. Toyota	TOTAL	400	2,86	20	0,31			420	1,82			420	1,82
	2. Utilitarios livianos	400	7,32	20	1,00			420	5,18			420	5,18
INTERAGROVIAL International	TOTAL	18	0,13	7	0,11			25	0,11			25	0,11
	3. Transporte de carga	18	100,00	7	100,00			25	100,00			25	100,00
NORDEX S.A. Citroen, Peugeot, Renault	TOTAL	7580	54,29	4754	74,41	1958	72,44	14292	61,99			14292	61,99
	1. Automóviles	4323	50,98	3575	81,49	1958	95,33	9656	66,06			9656	66,06
	2. Utilitarios livianos	3257	59,59	1179	59,10		0,00	4436	54,70			4436	54,70
SEVEL URUGUAY S.A. Fiat	TOTAL	5965	42,72	1608	25,17	745	27,56	8318	36,08			8318	36,08
	1. Automóviles	4156	49,02	812	18,51	96	4,67	5064	33,94			5064	33,94
	2. Utilitarios livianos	1809	33,10	796	39,90	649	100,00	3254	40,12			3254	40,12
TOTAL	TOTAL	13963	100,00	6389	100,00	2703	100,00	23055	100,00			23055	100,00
	1. Automóviles	8479	100,00	4387	100,00	2054	100,00	14920	100,00			14920	100,00
	2. Utilitarios livianos	5466	100,00	1995	100,00	649	100,00	8110	100,00			8110	100,00
	3. Transporte de carga	18	100,00	7	100,00			25	100,00			25	100,00

Fuente: CIAU  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO U - 2**  
**URUGUAY - VENTAS LOCALES DE AUTOMOVILES Y UTILITARIOS LIVIANOS**  
**SEGUN PRINCIPALES MARCAS**  
 (Unidades)

MARCAS	1994		1995		1996	
		%		%		%
VOLKSWAGEN	3675	13,61	3956	12,99	5926	21,91
FIAT	5508	20,40	6824	22,40	5219	19,29
CHEVROLET			1914	6,28	2357	8,71
PEUGEOT	1634	6,05	2702	8,87	1580	5,84
HYUNDAI	1143	4,23	1523	5,00	1732	6,40
NISSAN	1891	7,00	1775	5,83	1322	4,89
MITSUBISHI	626	2,32	576	1,89	1322	4,89
TOYOTA	1101	4,08	1400	4,50	1301	4,81
RENAULT	912	3,38	1411	4,63	1206	4,46
FORD	982	3,64	1012	3,32	1107	4,09
<b>SUBTOTAL</b>	<b>10176</b>	<b>37,69</b>	<b>14738</b>	<b>48,38</b>	<b>12210</b>	<b>45,13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>26996</b>	<b>100,00</b>	<b>30464</b>	<b>100,00</b>	<b>27053</b>	<b>100,00</b>

Fuente: CIAU  
 Elaboración: DPS-SG

**CUADRO U - 3**  
**URUGUAY - VENTAS LOCALES DE VEHICULOS COMERCIALES**  
 (Unidades)

	1994		1995		1996	
		%		%		%
<b>TOTAL</b>	<b>1564</b>	<b>100,00</b>	<b>1911</b>	<b>100,00</b>	<b>1720</b>	<b>100,00</b>
COMERCIALES 4 a 9 t	885	56,59	1077	56,36	799	46,45
COMERCIALES > 9 a 17 t	595	38,04	673	35,22	743	43,20
COMERCIALES > 17 t	84	5,37	161	8,42	178	10,35

Fuente: CIAU  
 Elaboración: DPS-SG

**CUADRO V - 1****VENEZUELA - ALGUNOS INDICADORES DEL SECTOR AUTOMOTOR - 1996**

INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS (miles \$US)	300.377
EMPLEOS DIRECTOS	6.061
EXPORTACIONES (miles \$US)	224.793
CAPACIDAD INSTALADA (un turno - unidades)	156.910
COMPRAS DE AUTOPARTES NACIONALES (miles \$US)	212.953
COMPRAS NACNLS. NO DESTIN. A LA PRODUCCION (miles \$US)	57.693
EXPORTACIONES CAPITULO 87 (miles \$US)	365.006
IMPORTACIONES CAPITULO 87 (miles \$US)	815.981

Fuente: OCEI-CAVENEZ

Elaboración: DPS-SG



VENEZUELA - PRODUCCION DE VEHICULOS POR EMPRESA Y TIPO  
(Unidades)

EMPRESA	1993				1994				1995				1996				1993 - 1996			
	TOTAL	1. Automóviles	2. Utilitarios livianos	3. Transporte de carga	TOTAL	1. Automóviles	2. Utilitarios livianos	3. Transporte de carga	TOTAL	1. Automóviles	2. Utilitarios livianos	3. Transporte de carga	TOTAL	1. Automóviles	2. Utilitarios livianos	3. Transporte de carga	TOTAL	1. Automóviles	2. Utilitarios livianos	3. Transporte de carga
<b>CHRYSLER MOTORS</b>																				
Dodge, Cherokee	5887	5887	6,33	4234	5,69	6,79	7,173	8,99	6549	6,79	7,173	8,99	23643	23643	7,16	3,05	11,05			
TOTAL	1241	1241	3,02	963	2,85	3,02	3,05	3,05	4298	4,298	14,26	17,917	17,917	11,05						
<b>CORP. AUTOMOTRIZ RVCA</b>																				
Renault	1741	1741	1,87	416	0,56	1,42	0,15	0,00	142	0,32	0,00	0,00	2299	2299	0,66	1,53				
TOTAL	1741	1741	4,48	416	1,32	4,16	0,15	0,00	142	0,32	0,00	0,00	2299	2299	0,66	1,53				
<b>ENCAVA</b>																				
3. Transporte de carga	556	556	0,60	401	0,56	0,24	0,28	0,40	229	0,24	0,28	0,40	1475	1475	0,44	0,55				
4. Transporte de pasajeros	556	556	36,39	401	60,48	229	35,56	192	192	35,29	1378	40,77								
TOTAL	391	391	0,42	24	0,03	13	0,03	0,00	13	0,03	0,00	0,00	428	428	0,13	0,28				
<b>FIAT AUTOMOVILES</b>																				
Fiat	8829	8829	9,48	7535	10,48	11289	11,71	8211	11289	11,71	8211	11,44	35864	35864	10,77	23,72				
TOTAL	8597	8597	22,12	7452	23,69	25,61	23,22	23,22	5549	23,22	5549	23,72								
<b>FORD MOTOR</b>																				
Ford	22437	22437	24,12	18524	21,45	23,56	20,303	28,29	20303	23,56	28,29	25,51								
TOTAL	4007	4007	10,31	5259	16,65	15,95	14,10	21236	14,10	15,95	14,10	21236	14,17	14,17	36,26					
2. Utilitarios livianos	17812	17812	35,20	13542	37,23	33,31	12420	41,30	12420	33,31	41,30	58780	58780	36,26						
3. Transporte de carga	618	618	30,16	723	21,85	724	10,92	50,03	4963	10,92	50,03	27,91								
<b>GENERAL MOTORS</b>																				
Chevrolet, GMC, Suzuki, Oldsmobile	29784	29784	32,02	24750	34,41	34445	35,73	18071	34445	35,73	25,18	107060	32,14	32,14						
TOTAL	9168	9168	23,59	7594	24,05	27,00	22,70	20,56	27,00	24,05	20,56	33762	22,53	22,53						
2. Utilitarios livianos	19100	19100	37,75	14848	40,82	19484	43,25	9069	19484	43,25	30,15	62561	38,56	38,56						
3. Transporte de carga	648	648	31,63	2103	63,55	4830	72,86	1903	4830	72,86	27,68	9184	51,66	51,66						
4. Transporte de pasajeros	878	878	57,42	205	30,92	401	82,27	129	401	82,27	23,71	1613	47,72	47,72						
<b>IVECO VENEZUELA</b>																				
Iveco	437	437	0,47	366	0,51	486	0,50	710	486	0,50	0,99	1999	0,60	0,60						
TOTAL	409	409	19,96	327	9,88	485	7,32	487	485	7,32	9,61	1709	9,61	9,61						
4. Transporte de pasajeros	28	28	1,83	38	5,88	1	0,16	223	1	0,16	40,99	291	8,61	8,61						
<b>MAZDA DE VENEZUELA</b>																				
Honda, Mazda	1633	1633	1,76	1010	1,40	1692	1,76	1785	1692	1,76	2,49	6126	1,84	1,84						
TOTAL	856	856	2,20	920	2,91	1402	3,18	1560	1402	3,18	0,00	4738	3,16	3,16						
2. Utilitarios livianos	540	540	1,07	0	0,00	0	0,00	540	0	0,00	0,00	540	0,33	0,33						
3. Transporte de carga	237	237	11,57	90	2,72	290	4,37	225	290	4,37	3,88	842	4,74	4,74						
<b>MMC AUTOMOTRIZ</b>																				
Mitsubishi, Hyundai	3910	3910	4,20	3638	5,08	5632	5,84	5224	5632	5,84	7,28	18404	5,52	5,52						
TOTAL	2250	2250	5,79	1890	5,99	4170	9,46	3963	4170	9,46	10,93	12173	9,12	9,12						
2. Utilitarios livianos	1860	1860	3,28	1670	4,59	1169	2,55	1169	1169	2,55	3,89	5649	3,48	3,48						
3. Transporte de carga	0	0	0,00	66	1,99	300	4,53	192	300	4,53	3,31	558	3,14	3,14						
4. Transporte de pasajeros	0	0	0,00	12	1,81	12	1,86	0	12	1,86	0,00	24	0,71	0,71						
<b>PEGASO VENEZUELA</b>																				
Pegaso	163	163	0,18	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	0	163	0,05	0,05						
TOTAL	137	137	6,68	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	0,00	137	0,77	0,77						
4. Transporte de pasajeros	26	26	1,70	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	0	26	0,77	0,77						
<b>TALLERES GAGO</b>																				
TOTAL	41	41	0,04	6	0,01	1	0,00	0	1	0,00	0	48	0,01	0,01						
4. Transporte de pasajeros	41	41	2,69	6	0,90	1	0,16	0	6	0,90	0	48	1,42	1,42						
<b>TOYOTA DE VENEZUELA</b>																				
TOTAL	17222	17222	18,51	10020	13,93	13210	13,70	10004	13210	13,70	13,94	50456	15,15	15,15						
1. Automóviles	10670	10670	27,30	7069	22,39	9503	21,56	6994	9503	21,56	16,62	33786	22,53	22,53						
2. Utilitarios livianos	6612	6612	13,07	2951	8,11	3703	8,23	3130	2951	8,11	10,41	16400	10,12	10,12						
3. Transporte de carga	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00	5,01	290	1,63	1,63						
<b>TOTAL GENERAL</b>																				
TOTAL	93041	93041	100,00	71924	100,00	86403	100,00	71770	100,00	100,00	100,00	333138	100,00	100,00						
1. Automóviles	38881	38881	100,00	31577	100,00	44081	100,00	35356	100,00	100,00	146977	100,00	100,00	100,00						
2. Utilitarios livianos	50602	50602	100,00	36375	100,00	45049	100,00	30076	100,00	100,00	30076	100,00	100,00	100,00						
3. Transporte de carga	2049	2049	100,00	3309	100,00	6629	100,00	5792	100,00	100,00	5792	100,00	100,00	100,00						
4. Transporte de pasajeros	1329	1329	100,00	663	100,00	644	100,00	544	100,00	100,00	544	100,00	100,00	100,00						

Fuente: CAVENIZ, IAC  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO V - 3**

**VENEZUELA - PRODUCCION DE VEHICULOS SEGÚN DESPLAZAMIENTO  
Y TIPO DE COMBUSTIBLE  
(Unidades)**

CATEGORIA	1995		1996	
		%		%
<b>AUTOMOVILES</b>	<b>44081</b>	<b>100,00</b>	<b>35358</b>	<b>100,00</b>
HASTA 1000 cc	1625	3,69	2061	5,83
>1000 A 2000 cc	38535	87,42	29308	82,89
>2000 cc	3921	8,89	3989	11,28
<b>UTILITARIOS LIVIANOS</b>	<b>45049</b>	<b>100,00</b>	<b>30366</b>	<b>100,00</b>
HASTA 1000 cc	458	1,02	127	0,42
>1000 A 2000 cc	600	1,33	660	2,17
> 2000 cc	43991	97,65	29579	97,41
<b>COMERCIALES GASOLINA</b>	<b>4281</b>	<b>100,00</b>	<b>4982</b>	<b>100,00</b>
HASTA 6000 cc	4202	98,15	4388	88,08
> 6000 cc	79	1,85	594	11,92
<b>COMERCIALES DIESEL</b>	<b>2992</b>	<b>100,00</b>	<b>1064</b>	<b>100,00</b>
HASTA 6000 cc	988	33,02	412	38,72
> 6000cc	2004	66,98	652	61,28
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>148725</b>		<b>108182</b>	

Fuente: cavenez  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO V - 4**

**VENEZUELA - EXPORTACIONES DE VEHICULOS**  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
TOTAL	11488	100,00	19203	100,00	19139	100,00	14723	100,00
A COLOMBIA	n.d	n.d	15514	80,79	15183	79,23	12825	87,11
A ECUADOR	n.d	n.d	3598	18,74	3754	19,61	1876	12,74
OTROS PAISES	n.d	n.d	91	0,47	222	1,16	22	0,15

Fuente: CAVENEZ  
Elaboración: DPS-SG  
n.d: no disponible

**CUADRO V - 5**

**VENEZUELA - EXPORTACIONES POR EMPRESAS Y TIPO DE VEHICULOS - 1996**  
(Unidades)

EMPRESA	AUTOMOVILES		RUSTICOS (JEEP)		COMERCIALES*		TOTAL	
		%		%		%		%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>4767</b>	<b>100,00</b>	<b>6582</b>	<b>100,00</b>	<b>3364</b>	<b>100,00</b>	<b>14723</b>	<b>100,00</b>
CHRYSLER DE VENEZUELA	15	0,31	822	12,47	7	0,21	844	5,73
FIAT AUTOMOVILES	1344	28,19	0	0,00	0	0,00	1344	9,13
FORD MOTOR	2472	51,86	3014	45,72	975	28,98	6461	43,88
GENERAL MOTORS	218	4,57	1942	29,48	1701	50,56	3861	26,22
IVECO VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	461	13,70	461	3,13
MACK DE VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	20	0,59	20	0,14
MMC AUTOMOTRIZ	570	11,96	217	3,29	200	5,95	987	6,70
TOYOTA DE VENEZUELA	148	3,10	597	9,06	0	0,00	745	5,06
<b>A COLOMBIA</b>	<b>4580</b>	<b>100,00</b>	<b>5472</b>	<b>100,00</b>	<b>2793</b>	<b>100,00</b>	<b>12825</b>	<b>100,00</b>
CHRYSLER DE VENEZUELA	15	0,33	711	12,99	0	0,00	726	5,66
FIAT AUTOMOVILES	1344	29,47	0	0,00	0	0,00	1344	10,48
FORD MOTOR	2472	54,21	2746	50,18	865	30,97	6083	47,43
GENERAL MOTORS	91	2,00	1360	24,85	1267	45,36	2718	21,19
IVECO VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	461	16,51	461	3,59
MACK DE VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
MMC AUTOMOTRIZ	570	12,50	217	3,97	200	7,16	987	7,70
TOYOTA DE VENEZUELA	68	1,49	438	8,00	0	0,00	506	3,95
<b>A ECUADOR</b>	<b>207</b>	<b>100,00</b>	<b>1088</b>	<b>100,00</b>	<b>583</b>	<b>100,00</b>	<b>1876</b>	<b>100,00</b>
CHRYSLER DE VENEZUELA	0	0,00	111	10,22	7	1,20	118	6,29
FIAT AUTOMOVILES	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
FORD MOTOR	0	0,00	268	24,68	110	18,87	378	20,15
GENERAL MOTORS	127	61,35	548	50,46	446	76,50	1121	59,75
IVECO VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
MACK DE VENEZUELA	0	0,00	0	0,00	20	3,43	20	1,07
MMC AUTOMOTRIZ	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TOYOTA DE VENEZUELA	80	38,65	159	14,64	0	0,00	239	12,74

\* Incluyen livianos, medianos y pesados  
Fuente: CAVENEZ  
Elaboración: DPS-SG

CUADRO V - 6

VENEZUELA - VENTA DE VEHICULOS EN EL MERCADO NACIONAL  
(Unidades)

	1993		1994		1995		1996	
		%		%		%		%
<b>AUTOMOVILES</b>								
NACIONALES	35684		26316		37805		29879	
IMPORTADOS POR EMSAMBLADORAS	20084		8262		759		1604	
<b>UTILITARIOS LIVIANOS</b>								
NACIONALES	41272		27177		34436		20707	
IMPORTADOS POR EMSAMBLADORAS	2080		767		862		3778	
<b>TRANSPORTE DE CARGA</b>								
NACIONALES	3304		2269		5234		4454	
IMPORTADOS POR EMSAMBLADORAS	1368		346		553		999	
<b>TRANSPORTE DE PASAJEROS</b>								
NACIONALES	965		364		510		180	
IMPORTADOS POR EMSAMBLADORAS	608		35		235		1	
<b>TOTAL</b>								
NACIONALES	126311	100,00	74074	100,00	88982	100,00	67855	100,00
IMPORTADOS POR EMSAMBLADORAS	81225	64,31	56126	75,77	77985	87,64	55220	81,38
IMPORTADOS POR COMERCIALIZADORAS*	24140	19,11	9410	12,70	2409	2,71	6362	9,41
	20946	16,58	8538	11,53	8588	9,65	6253	9,22

\* Cifras estimadas por CAVENEZ  
Fuente: CAVENEZ  
Elaboración: DPS-SG

**CUADRO V - 7**

**VENEZUELA - PRODUCCION DE AUTOPARTES**  
(Miles de unidades)

PRODUCTO	1994	1995	1996	1997
ALTERNADORES	16	27	32	40
AMORTIGUADORES	1360	1540	1840	2600
ANTENAS	108	128	104	170
AUTORADIOS	110	124	86	165
ASIENTOS	76	103	72	160
AIRE ACONDICIONADO	100	120	65	124
ARNESES	18	22	28	62
BATERIAS	1560	1480	1420	1340
BOBINAS DE ENCENDIDO	50	62	58	82
BUJIAS	15000	14860	13560	13740
BALLESTAS	100	180	135	360
CAJAS PICK-UP	32	36	28	45
CARDANES	22	18	16	28
CORNETAS	78	95	86	164
COMPRESORAS DE A/A	36	32	22	35
CORREAS DE TRANSMISION	1600	1760	1620	1840
CHASIS Y SUS PARTES	266	295	244	380
DISCOS DE FRENOS	160	180	166	220
DISCOS DE EMBRAGUE	42	40	38	44
EJES DIFERENCIALES	18	26	23	42
EJES TRACCION DELANTERA	10	4	3	5
EMPACADURAS	340	344	320	415
ESPEJOS RETROVISORES	120	142	112	185
ESPIRALES	700	780	540	600
FAROS	2500	2620	2480	2660
FILTROS DE ACEITE	14000	13800	13640	13000
FILTROS DE AIRE	620	846	1260	1800
FILTROS DE COMBUSTIBLE	135	260	420	780
GATOS MECANICOS	83	102	85	150
GATOS HIDRAULICOS	12	14	12	22
MANGUERAS	250	320	275	405
MODULOS DE SUSPENSION	0	0	2	20
MOTORES DE ARRANQUES	28	32	25	31
PARCHOQUES	16	18	19	26
PARLANTES	195	345	480	720
PISTONES	600	670	780	850
PASTILLAS PARA FRENOS	2500	2550	2720	2980
PISOS Y SUS PARTES	85	94	79	135
RADIADORES	200	265	240	320
RUEDAS DE ACERO	800	1040	820	2000
RUEDAS DE ALUMINIO	900	1100	1075	1300
SERVOFRENOS	22	24	26	29
SISTEMAS DE ESCAPE	300	320	290	335
TAMBORES DE FRENOS	82	98	86	112
TANQUES DE COMBUSTIBLES	76	78	71	88
TAZAS PARA RUEDAS	26	98	112	240
TAPASOLES	70	92	72	165
TRIANDULOS DE SEGURIDAD	120	340	520	640
TUBERIAS DE FRENOS Y DE GASOL	150	646	725	960
VALVULAS PARA MOTORES	2200	2600	2840	3330
VIDRIOS DE SEGURIDAD LAMINADOS	935	635	480	300
VIDRIOS DE SEGURIDAD TEMPLADOS	480	520	744	900

Fuente: Estudio del Sector Automotor Venezolano - P.E.S. - Feb. 1998

**CUADRO V - 8**

**VENEZUELA - PRINCIPALES COMPONENTES EXPORTADOS - 1993 / 1994**  
(Miles de dólares)

	1993		1994	
		%		%
MAT. FRICCION PARA FRENO	2227	1,65	1683	1,12
COMPRESORES P. AIRE ACOND	2924	2,17	3418	2,28
EQUIPOS COMPLETOS AIRE ACONDIC	2080	1,54	3700	2,47
EVAPORADORES AIRE ACONDIC.	1538	1,14	2258	1,51
ENGRANAJES CORONA, PINON,ETC.	1382	1,02	2644	1,76
ACUMULADORES DE PLOMO Y PARTE	320	0,24	1807	1,21
PUNTA DE EJE	1581	1,17	2300	1,94
CLUTCH EMBRAGUE ELECTROMECC.	1291	0,96	1300	0,87
BUJIAS DE ENCENDIDO	2011	1,49	2400	1,60
PASTILLA/BANDA/BLOQUE FRENO	2205	1,63	1590	1,06
DIFERENCIALES	31000	22,96	20330	13,57
TUBOS P. EJE DIFERENCIAL	1860	1,38	2430	1,62
TAPA DIFERENCIAL	2685	1,99	3822	2,55
RUEDAS ALUMINIO	13386	9,91	24010	16,02
RUEDAS ACERO	2213	1,64	3080	2,06
AMORTIGUADORES	3617	2,68	4365	2,91
LARGUEROS CHASIS	24332	18,02	20042	13,37
TRANSMISIONES CARDANICAS	13695	10,14	15708	10,48
TUBOS P. ESCAPE/AMORTIGUADOR	2555	1,89	3629	2,42
CARCAZAS P. DIFERENCIAL	5709	4,23	10559	7,05
<b>SUBTOTAL</b>	<b>118611</b>	<b>87,84</b>	<b>131675</b>	<b>87,86</b>
<b>TOTAL</b>	<b>135024</b>	<b>100,00</b>	<b>149864</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Estudio del Sector Automotor Venezolano - P.E.S.- Feb. 1998

**DIRECTORIO DE CAMARAS Y ASOCIACIONES AUTOMOTRICES**

## DIRECTORIO

### ARGENTINA

- ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES – ADEFA

Presidente: Sr. Horacio Losaviz  
Director Delegado: Sr. Mario Dasso

Marcelo T. De Alvear 636 – Piso 5  
Teléfono: 312 3483  
Fax: 3152990

(1058) Buenos Aires, Argentina.

- ASOCIACION DE FABRICAS ARGENTINAS DE COMPONENTES – AFAC

Presidente: Sr. Horacio Larre Oroño  
Secretario General: Sr. Horacio Berthe

Viamonte 1167 – Piso 2  
Teléfono: (054-1) 374 9516 / 8993 375 0516 / 0071  
Fax: 814 3434  
e-mail: [afac@act.net.ar](mailto:afac@act.net.ar)

(1053) Buenos Aires, Argentina.

- CAMARA DE IMPORTADORES DISTRIBUIDORES OFICIALES  
AUTOMOTORES – CIDOA

Lima 369 - Piso 3K  
Teléfono: 384 9825 / 9847

Buenos Aires, Argentina.



## **BRASIL**

- **ASSOCIACAO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEICULOS AUTOMOTORES – ANFAVEA**

Presidente: Sr. Juan Carlos da Silveira Pinheiro Neto  
Director Ejecutivo: Sr. Paulo Sotero Pires Costa

Av. Indianópolis 496  
Teléfono: (011) 549 4044  
Telefax: Ramal 225

04062 – 900 São Paulo SP, Brasil

- **SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE COMPONENTES PARA VEICULOS AUTOMOTORES – SINDIPECAS**

Presidente: Sr. Paulo Butori  
Director Ejecutivo: Sr. Luiz Carlos Auler Pereira

R. Abilio Soares 1487  
Teléfono: 5511 884 4599  
Fax: 5511 884 0584

04005 – 005 São Paulo, SP, Brasil.

- **ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE VEICULOS AUTOMOTORES – ABEIVA**

Presidente: Sr. Daniel Buteler  
Secretario Ejecutivo: Sr. Carlos Roberto de Vilhena Moraes

Rua Bento de Andrade 103  
Teléfono: (011) 884 1622  
Fax: 887 0272

04503 010 São Paulo, SP, Brasil.

- ASSOCIACAO BRASILEIRA DE ENGENHARIA AUTOMOTIVA – AEA

Presidente: Sr. Henry Joseph Jr.  
Secretario Ejecutivo: Adelino Faccioli

Rua Salvador Correia 80 – Aclimação  
Teléfono: 011 575 9043  
Fax: 571 4590

04109 – 070 São Paulo, SP, Brasil.

## COLOMBIA

- ASOCIACION COLOMBIANA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES –  
ACOLFA

Presidente: Sr. Carlos Enrique Pérez  
Presidente Ejecutivo: Sr. Camilo Llinas

Carrera 10 N° 27-27, Oficina 1010, Edificio Bachué  
Teléfono: 284 2909 7 284 1761  
Fax: 281 4157

Santafé de Bogotá D.C., Colombia.

## CHILE

- ASOCIACION NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE A.G. – ANAC

Gerente General: Sr. Jesús Martín Yubero

Luis Thayer Ojeda 166 – Ofina 908  
Teléfono: 334 4604  
Fax: 244 1787

Providencia, Santiago de Chile

- CAMARA NACIONAL DE COMERCIO AUTOMOTRIZ DE CHILE – CAVEM A.G.

Gerente General: Sr. Augusto Contreras Castro

Hernando de Aguirre 159 – Oficina B  
Teléfono: 335 1241  
Fax: 335 1237

Providencia, Santiago de Chile.

## **ECUADOR**

- CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ECUATORIANA – CINAIE

Presidente: Sr. Marcelo Rovayo  
Director Ejecutivo: Sr. Marcelo Ruiz León

Av. República y Amazonas - Piso 7  
Teléfono: 45 0050  
Fax: 44 5900

Quito, Ecuador

## **MEXICO**

- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A.C. – AMIA

Director General: Sr. Fausto Cuevas

Ensenada N° 90, Col. Condesa  
Teléfono: 272 1144  
Fax: 272 7139  
e-mail: [amia@amia.com.mx](mailto:amia@amia.com.mx)

México 06100, D.F. – México.

- **INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES A.C. – INA**

Presidente: Sr. Antonio Zárate Negrón  
Director General: Sr. Oscar Véjar de la Barrera

Amatlán N° 19. Col. Condesa  
Teléfono: 553 0247 / 553 0291  
Fax: 286 4101

06140 México D.F. – México.

## **PERÚ**

- **CAMARA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES DEL PERÚ (CAFAP)**

Las Begonias 441, piso 14-A, oficina 1502  
Teléfono: 421365  
Fax: 355010

San Isidro, Lima, Perú

## **URUGUAY**

- **CAMARA DE INDUSTRIALES AUTOMOTRICES DEL URUGUAY – CIAU**

Presidente: Sr. José Astigarraga  
Director Ejecutivo: Sr. Oscar Ramas

Av. Rondeau 1665 – Piso 1  
Teléfono: 903 0008  
Fax: 902 0995

11100 Montevideo, Uruguay.

- CAMARA DE FABRICANTES DE COMPONENTES AUTOMOTORES - CFCA

Presidente: Cr. Alfredo Picerno  
Secretario Ejecutivo: Sr. Julio Ginerman

Av. Rondeau 1665, PB  
Teléfono: 901 5000  
Fax: 902 0995

11100 Montevideo, Uruguay

## VENEZUELA

- CAMARA AUTOMOTRIZ DE VENEZUELA – CAVENEZ

Presidente: Germán Pérez Díaz  
Director General: Hector Santaella

Torre Diamen, Centro Ciudad Comercial Tamanaco  
Urb. Chuao, Nivel C-2, Mezanine 1 – Of. 4

Caracas, Venezuela.

- CAMARA DE FABRICANTES VENEZOLANOS DE PRODUCTOS AUTOMOTORES – FAVENPA

Presidente: José Luis Hernández  
Vicepresidente: Michael Sabo

Esquina Puente Anauco, Edificio Cámara de Industriales – Piso 7  
Teléfono (582) 571 5091 / 3698 / 573 4121 / 576 5747  
Fax 573 4221  
e-mail: [favenpa@cantv.net](mailto:favenpa@cantv.net)

Caracas, Venezuela.



- CAMARA DE FABRICANTES DE COMPONENTES AUTOMOTORES - CFCA

Presidente: Cr. Alfredo Picerno  
Secretario Ejecutivo: Sr. Julio Ginerman

Av. Rondeau 1665, PB  
Teléfono: 901 5000  
Fax: 902 0995

11100 Montevideo, Uruguay

## VENEZUELA

- CAMARA AUTOMOTRIZ DE VENEZUELA – CAVENEZ

Presidente: Germán Pérez Díaz  
Director General: Hector Santaella

Torre Diamen, Centro Ciudad Comercial Tamanaco  
Urb. Chuao, Nivel C-2, Mezanine 1 – Of. 4

Caracas, Venezuela.

- CAMARA DE FABRICANTES VENEZOLANOS DE PRODUCTOS AUTOMOTORES – FAVENPA

Presidente: José Luis Hernández  
Vicepresidente: Michael Sabo

Esquina Puente Anauco, Edificio Cámara de Industriales – Piso 7  
Teléfono (582) 571 5091 / 3698 / 573 4121 / 576 5747  
Fax 573 4221  
e-mail: [favenpa@cantv.net](mailto:favenpa@cantv.net)

Caracas, Venezuela.

