

Germán Héctor González  
Departamento de Economía  
Universidad Nacional del Sur  
Argentina  
[ghgonza@uns.edu.ar](mailto:ghgonza@uns.edu.ar)

Pablo DAVI  
Departamento de Economía Universidad  
Nacional del Sur  
Argentina  
[pablosdavi@uns.edu.ar](mailto:pablosdavi@uns.edu.ar)

.....

Fecha recepción: mayo 20 del 2016

Fecha aceptación: junio 6 del 2016

Palabras claves: Asimetrías, MERCOSUR,  
sector automotriz, desempeño exportador,  
cuota de mercado constante

Key words: Asymmetries, MERCOSUR,  
automotive sector, export performance,  
constant market share

ISSN 2308 – 782X



Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
<http://revistacienciaseconomicas.unan.edu.ni>  
[revistacienciaseconomicas@gmail.com](mailto:revistacienciaseconomicas@gmail.com)  
[revistarucfa@unan.edu.ni](mailto:revistarucfa@unan.edu.ni)

## Resumen

El artículo se propone sumar evidencia respecto a la incidencia de las asimetrías en los socios del MERCOSUR. El estudio se realiza a partir de un abordaje particular de un caso simbólico y sustantivo, esto es el desempeño comercial del sector automotriz mediante la técnica de cuota de mercado constante. En base a la evidencia, no se descarta la posibilidad de que la falta de proyectos comunes de largo plazo hubiera acentuado las asimetrías preexistentes.

## Abstract

The article proposes to add evidence regarding the impact of asymmetries in the MERCOSUR. The study was conducted from a particular approach by a symbolic and substantive case, this is the trading performance of the automotive sector by the technique of constant market share. The main result is that the possibility that the lack of long-term common projects have emphasized the existing asymmetries is not ruled out.

## Introducción

Bekerman y Rikap (2010) sostienen que existen elementos para pensar que el comercio sur-sur de productos industriales es beneficioso más allá de las dotaciones dadas de factores, puesto que puede brindar herramientas para el desarrollo de economías de escala y procesos de aprendizaje que permitirían generar ventajas comparativas dinámicas tanto a nivel intra como extrarregional. En su reseña teórica mencionan dos posiciones complementarias entre quienes defienden aquella afirmación, y dejan abierto el camino de análisis para quienes enfatizan el rol de las asimetrías y su repercusión en el proceso de absorción de los beneficios de la integración.

La primera posición que destacan es de Amsden (1997), quien critica el supuesto de la existencia de solo dos factores productivos constitutivo del modelo tradicional neoclásico. En particular, porque eso "implica considerar al trabajo como un factor homogéneo e ignorar o minimizar el papel del trabajo calificado, que es el que se emplea en forma intensiva en las que denomina "industrias calificadas" (skilled industries). Se trata de sectores en los que se observan las mayores posibilidades de generar efectos de aprendizaje, por lo que sus exportaciones —si bien en un principio pueden ser solo sur-sur— en un futuro podrían expandirse hacia los países centrales" (Bekerman y Rikap, 2010: 172). Como lo señalan estas autoras, en esta explicación cobra importancia la utilización del concepto de ventajas comparativas dinámicas en oposición al de ventajas comparativas estáticas. En un contexto como el planteado por Amsden, un sector puede no ser eficiente en un país en un momento del tiempo, pero el crecimiento de la productividad mayor que la correspondiente a dicho sector en un segundo país se traduce en una ganancia de competitividad (González, 2009).

Esta posición es compartida por Rodrik (1995), prosiguen Bekerman y Rikap, "quien puntualiza los diversos factores que justificarían el aumento del comercio y la creación de bloques entre países en desarrollo. Entre ellos destaca la existencia

de mercados imperfectos y de rendimientos a escala en un contexto en que el comercio se da entre países cada vez más asimétricos" (p. 172). Es en este punto donde las asimetrías existentes entre las economías involucradas en un proceso de integración cobran notoriedad debido a que también pueden ser asimétricos los procesos de reorientación de la producción con la consecuente reconfiguración de los patrones de especialización, el crecimiento económico y los efectos sociales de ese crecimiento. Rodrik encuentra aquí un argumento para auspiciar la integración sur-sur. Sin embargo, dentro de estos acuerdos también existen diferencias significativas en los niveles de desarrollo y en las posibilidades de absorción de los beneficios de la integración. Los trabajos de Venables (2003) y Puga y Venables (1999), por ejemplo, concluyen que los acuerdos entre países en desarrollo pueden, potencialmente, generar patrones de divergencia en el desarrollo industrial entre los miembros.

Para Polónia Ríos (2003), las diferencias que presentan las estructuras productivas de los países del MERCOSUR se han convertido en el principal obstáculo que enfrenta el proceso de integración. Al respecto, Sanguinetti et al (2004), Lo Turco (2008) y Terra (2008) plantean desde ópticas diferentes que "el MERCOSUR favorece el desarrollo industrial de los países más grandes y estructuras productivas más diversificadas (con ventajas comparativas intermedias), mientras que los países más pequeños y más especializados (con ventajas comparativas extremas), tienden a acentuar su especialización en los bienes en los que contaban con ventajas comparativas" (Terra, 2008b: 4). En forma similar, Moncarz, Olarreaga y Vaillant (2016) y Moncarz y Vaillant, (2010) encuentran que los países más grandes del MERCOSUR, en especial Brasil, habrían podido diversificar su exportaciones hacia productos en los que no poseen ventajas comparativas globales, a la vez que la mayoría de sus importaciones desde los demás socios serían en productos en los cuales estos últimos poseen ventajas comparativas. Las dificultades de la última década para avanzar en la intensificación de la integración en el plano comercial y de inversión en el

El artículo se propone sumar evidencia en esta línea a partir del abordaje de un caso particular, aunque simbólico y sustantivo, esto es la industria automotriz, y confrontando dos hipótesis de trabajo. Es posible que la falta de proyectos comunes de largo plazo haya derivado en que la incidencia de la integración en el proceso productivo hubiera sostenido o acentuado las asimetrías preexistentes (hipótesis 1); incluso que el país más dinámico dentro del bloque, Brasil, se hubiera beneficiado en mayor medida de los procesos de aprendizaje antes mencionados (hipótesis 2).

### **Material y métodos**

En la siguiente sección se ofrece una síntesis del desarrollo comparado de la industria automotriz en Argentina y Brasil. Se mencionan los cambios experimentados en el entorno institucional, en particular tras la puesta en marcha del MERCOSUR y se completa con una descripción de la evolución de las variables económicas relevantes -indicadores de desempeño sectorial productivo y comercial- para contrastar con evidencia la primera hipótesis. Tras esa sección, muestran los resultados del análisis de descomposición siguiendo el enfoque de participación de mercado constante sobre la tasa de crecimiento de las exportaciones del sector para ambos países. Dicha descomposición busca verificar la segunda hipótesis de trabajo

La descomposición del crecimiento de las exportaciones de los países puede informar sobre el rol de factores estructurales y de competitividad pero también acerca de si un país en particular o grupo de países se ha desempeñado mejor que sus competidores en los mercados con mayor dinamismo. El método de cuota de mercado constante es un método que descompone el crecimiento de las exportaciones de un país en diversas fuentes como el crecimiento general de las

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
 Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
 Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
 y mediante la técnica de participación de mercado constante  
 exportaciones mundiales, la composición del producto, la distribución de mercado  
 y el efecto de los cambios en la competitividad. El trabajo pionero que presenta  
 este tipo de análisis fue Tyszynski (1951). En este caso, se aplicará el utilizado en  
 González et al (2014) que es la versión de Ahmadi-Estefahani (2006) del enfoque  
 mencionado.

El punto de partida para la versión general es la definición del indicador de participación o cuota de mercado:

$$S \equiv x/X \quad [1]$$

donde  $S$  es el cociente entre las exportaciones de la economía en cuestión,  $x$ , y las exportaciones de una o más economías que sirven como punto de referencia,  $X$ . La primera variable corresponde a las exportaciones argentinas de automóviles a todos los mercados o a los más importantes y la última son las exportaciones de todos los demás proveedores de automóviles a esos mercados.

Para pasar a un análisis dinámico del desempeño exportador, se opera en (1) y se reexpresa en términos de variaciones porcentuales:

$$q \equiv Q + s + sQ \quad [2]$$

donde  $q$ ,  $Q$  y  $s$  son los cambios proporcionales de  $x$ ,  $X$  y  $S$  respectivamente, en un período discreto de tiempo. Cuando las exportaciones son diferenciadas en cuanto a tipo de producto ( $i = 1, \dots, I$ ) y destino ( $j = 1, \dots, J$ ), el crecimiento de las exportaciones de una determinada economía en el mercado  $ij$  puede ser escrita como:

$$q_{ij} \equiv Q_{ij} + s_{ij} + s_{ij}Q_{ij} \quad [3]$$

donde  $q_{ij} = \Delta x_{ij}/x_{0ij}$  es el crecimiento en las exportaciones argentinas del bien  $i$  en el mercado  $j$  entre el momento  $t$  y el momento 0;  $Q_{ij} = \Delta X_{ij}/X_{0ij}$  es el crecimiento de las exportaciones del conjunto de países con los que las Argentina

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
 Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
 Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
 y mediante la técnica de participación de mercado constante  
 compite en el mismo período de tiempo; y  $s_{ij} = \Delta S_{ij}/S_{0ij}$  es el crecimiento en la  
 cuota de mercado para el bien  $i$  argentino en el mercado  $j$  entre los momentos  $t$  y  
 0.

Luego, el crecimiento de las exportaciones totales es un promedio ponderado del  
 crecimiento de los  $IJ$  mercados:

$$q = \sum_{ij} w_{0ij} q_{ij} \quad [4]$$

donde  $w_{0ij} = x_{0ij}/x_0$ ;  $x = \sum_{ij} x_{ij}$ ; y  $q = \Delta x/x_0$ . Los ponderadores,  $w_{0ij}$ ,  
 representan la composición de las exportaciones desde el punto de vista del país  
 en consideración. Sustituyendo (3) en (4), se alcanza la expresión básica:

$$q = \sum_j w_{ij} q_{ij} = \sum_{ij} w_{0ij} Q_{ij} + \sum_{ij} w_{0ij} s_{ij} + \sum_{ij} w_{0ij} s_{ij} Q_{ij} \quad [5]$$

El primer sumando de la expresión es el efecto escala y se interpreta como el  
 crecimiento en las exportaciones si las participaciones de mercado fueran  
 constantes, por lo que representa el crecimiento de las exportaciones por impulso  
 exclusivo de la demanda. El segundo sumando es el efecto competitivo, y se  
 refiere a una situación en la que las importaciones de los mercados de destino son  
 constantes. Cualquier crecimiento de las exportaciones bajo esa condición se  
 logra únicamente desplazando a los competidores del mercado, por lo que se  
 interpreta como una mejora relativa en el perfil competitivo propio. Finalmente, el  
 tercer sumando es el efecto de segundo orden e indica cuán bien se han adaptado  
 las cuotas de mercado al crecimiento de las importaciones de los mercados  
 abastecidos. Un signo negativo en este último componente significa que los  
 exportadores han perdido participación de mercado en mercados dinámicos o han  
 ganado participación de mercado en mercados menos dinámicos.

Un segundo nivel de análisis implica la descomposición del efecto escala y del  
 efecto competitividad. La misma interpretación que se ha realizado para el caso  
 general, puede hacerse para los casos en que el efecto se debe a un crecimiento

en todos los mercados o debido al crecimiento en algunos mercados particulares. En el primer caso, se supone que el efecto escala o competitivo es uniforme en todos los mercados, mientras que en el segundo caso se tiene en cuenta el sesgo en la agregación, tomando como referencia el promedio de todos los mercados. Un signo positivo en los subcomponentes del efecto escala o competitivo que considera la dinámica de los mercados particulares, se interpreta como que el país se ha orientado hacia los mercados "correctos", ya sea porque son los que más crecieron o porque son los mercados en los que han sido relativamente más competitivos.

Por consiguiente, se reexpresa (5) teniendo en cuenta lo antes mencionado quedando el crecimiento de las cuotas de mercado expresada de la siguiente forma:

$$q = \sum_j w_{ij} q_{ij} = \{Q + \sum_{ij} w_{0ij} (Q_{ij} - Q)\} + \{s + \sum_{ij} w_{0ij} (s_{ij} - s)\} + \sum_{ij} w_{0ij} s_{ij} Q_{ij} \quad [6]$$

donde  $Q = \sum_{ij} \Delta X_{ij} / \sum_{ij} X_{0ij}$ ;  $s = \sum_{ij} \Delta S_{ij} / \sum_{ij} S_{0ij}$ .

En este trabajo, se utilizará este método para evaluar el desempeño tanto de Argentina como el de Brasil. Para cada serie de datos se calculará una media móvil de  $n=3$ , a efectos de suavizar las fluctuaciones que podría haber año a año. Es por ello, que se pierden los primeros dos datos de cada serie. Los periodos bajo análisis serán los comprendidos por los años 1995-2001, 2002-2007 y 2008-2013.

Los mercados a tener en cuenta en el análisis para Argentina serán (i) Brasil, (ii) México y Estados Unidos, (iii) países de Latinoamérica sin tener en cuenta a Brasil ni México y (iv) el resto del mundo. El primero es de gran relevancia por ser el principal socio comercial, el segundo representa un mercado de grandes proporciones, geográfica y políticamente más favorable y tecnológicamente más exigente, el tercero es el destino de mayor proximidad en términos geográficos y tecnológicamente menos exigente, y el resto del mundo agrupa la totalidad de las

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
exportaciones no contenidas en las categorías anteriores. Cuando se analice el caso brasileño, los destinos serán Argentina, México y Estados Unidos, países de Latinoamérica sin tener en cuenta a Brasil ni México, y resto del mundo por las mismas razones que se mencionaron anteriormente para Argentina.

## **Resultado y discusión**

Sostienen Bastos y otros (1999: 3) que "el desarrollo de la industria automovilística mundial constituye uno de los principales pilares del crecimiento económico del periodo postguerra. La masificación del uso del automóvil propició la expansión de innumerables actividades de servicio y de infraestructura. El automóvil se convirtió en un símbolo de la "sociedad de consumo" y en parámetro de la prosperidad de las familias y los países". El mismo ha recibido tradicionalmente un fuerte apoyo gubernamental en los países en desarrollo. Ese interés se ha justificado desde tres perspectivas diferentes según Arza y López (2008: 11): "En primer lugar, la producción de automotores absorbe usualmente fuertes cantidades de empleo directa y, en especial, indirectamente. En segundo lugar, se supone que se trata de una industria de relativa sofisticación tecnológica que puede generar derrames de conocimiento al resto del sector manufacturero. En tercer lugar, a medida que crece el ingreso per cápita, aumenta la demanda interna de vehículos y, con ello, la presión sobre las divisas internacionales al incrementarse las importaciones. Esto implica que incentivar la producción automotriz se justificaría también desde un punto de vista macroeconómico para colaborar con el ahorro de divisas".

En América Latina el esfuerzo para desarrollar la industria se basó, sobre todo, en "políticas proteccionistas que perduraron casi cuatro décadas, dando como resultado una industria integrada nacionalmente, pero poco competitiva a nivel internacional" (Bastos y otros, 1999: 3).

Arza (2011), Arza y López (2008, 2008b), Bastos y otros (1999) y Kosacoff, Todesca y Vispo (1991), junto con Laplane y Sarti (2008) y Bresciani (1997) para

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
el caso específico brasileño, describen la evolución de la industria automotriz en  
ambos países por lo que se exponen aquí solo algunas observaciones que son  
significativas para avanzar con la contrastación de la primera hipótesis.

REICE | 197

#### Industria automotriz de Argentina y Brasil

En ambos países, el primer régimen para el sector fue establecido en la década del 50 del siglo pasado. En Argentina, tras un lento crecimiento del sector durante la primera década debido a la reducida escala del mercado y luego del despegue de los años 60 incentivado por una política gubernamental más favorable y disponibilidad de financiamiento de inversiones, en 1979 se implementa un proceso de liberalización del sector que incluyó tanto la reducción de aranceles a la importación como la disminución de las exigencias de contenido local. Las consecuencias directas fueron la ampliación de las importaciones y las significativas reducciones del personal empleado y del valor agregado generado. Si bien el desempeño del sector durante los años anteriores no fue positivo, los años 80 muestran claramente un sendero declinante. Un nuevo cambio de régimen se produjo con las reformas estructurales de los años 90. El programa incluyó un régimen especial para la industria considerando el atraso tecnológico, las diseconomías de escala y la ineficiencia generada a partir de la producción muy diversificada de modelos por parte de las terminales.

El auge brasileño fue a finales de los años 60 y comienzos de los 70, fundamentalmente impulsado por el desempeño de la región conocida como el ABC paulista (región industrial formada por siete municipios de la región metropolitana de San Pablo). En los años 1970 ingresaron y se consolidaron empresas transnacionales del sector autopartista, a diferencia de los años previos en el que se basaba básicamente en empresas nacionales. A partir de los años '80, la inestabilidad económica y el estancamiento del crecimiento del país derivaron en falta de modernización de productos y procesos debido a la falta de inversiones. También en los años 90 experimentaron un cambio de régimen que liberalizó las importaciones.

Para 1991, año de la firma del acta constitutiva del MERCOSUR, la industria automotriz en ambos países ya contaba con cuarenta años de historia. Argentina aún no había alcanzado las 300 mil unidades producidas anualmente, y ese año su producción no alcanzó la mitad de aquella cantidad. Mientras tanto, Brasil, que había tenido una trayectoria menos errática, produjo por encima de las 800 mil unidades. Asimismo, el desempeño de las exportaciones era mejor en Brasil, incluso exhibiendo una mayor brecha entre ambos países. Las exportaciones argentinas habían sido casi despreciables y, por ese entonces, representaban una pequeña parte de las unidades que exportaba el país vecino.

#### MERCOSUR y la industria automotriz

La búsqueda de políticas comunes entre ambos países tiene un punto relevante en el Anexo VIII del Acuerdo de Complementación no. 14 firmado en 1990. Sin embargo, la falta de acuerdo respecto a eliminar subsidios e incentivos para la producción, exportación e inversión, y para la aplicación de un arancel externo común derivó en una serie de acuerdos bilaterales específicos.

Hasta 1994, Argentina y Brasil se inclinaban por mantener políticas proteccionistas y las industrias competían entre sí por nuevos mercados a nivel internacional. A fines de ese año, ambos países firmaron, junto a Paraguay y Uruguay, el Protocolo de Ouro Preto estableciendo los cimientos institucionales del MERCOSUR. Este acuerdo permitía a la Argentina y Brasil continuar aplicando las normativas nacionales mientras no se llegará al establecimiento de una política común sobre el sector, prevista para el año 2000 (Arza, 2011). Mientras tanto, acordaron que las importaciones de un país socio debían compensarse con las exportaciones a cualquier destino, las partes y piezas importadas del MERCOSUR compensadas con las exportaciones se considerarían nacionales y también se establecieron reglas específicas sobre cuotas comerciales que no requerían compensación.

En el año 2000 se firmó un nuevo acuerdo que estuvo vigente hasta el año 2005, inclusive. En él, se fijó un arancel externo común del 35% para las importaciones de vehículos provenientes de terceros países. En cuanto al comercio intrabloque, los productos gozaban de una preferencia arancelaria del 100%, siempre y cuando se cumplieran las normas de origen (40%, 50% y 60% de contenido regional a partir del primer, segundo y tercer año de producción respectivamente) y que la proporción de importaciones y exportaciones (flex) entre socios no excediera los coeficientes comerciales aprobados que se irían aumentando con vistas a alcanzar el libre comercio hacia el año 2006.

Sin embargo, en junio de 2006 se firmó un nuevo acuerdo que se extendió hasta junio de 2008 que introdujo cambios en el comercio intrabloque. En lugar de alcanzar el libre comercio, se estableció un flex más restrictivo de 1,95 (en 2005 este valor era de 2,6). Ya en el año 2008, se confirmó que el coeficiente de desvío 1,95 regiría cuando Argentina tuviera déficit con Brasil y que aumentaría a 2,5 cuando se diera lo contrario. Finalmente, en junio del año 2014 se firmó un nuevo acuerdo hasta el 30 de junio de 2015 que definió un flex de 1,5, guarismo que quedó prorrogado por un nuevo año el mismo mes de su vencimiento. El cambio de gobierno en Argentina durante el mes de diciembre de 2015 y la intención manifiesta por la administración Macri de replantear las relaciones sectoriales para impulsar el MERCOSUR podría significar un nuevo comienzo en las discusiones sobre una política común automotriz.

Más allá de esta integración inconclusa, la región se ha convertido en un mercado subregional de grandes dimensiones con gran potencial y ha sido favorecida por las tendencias de las grandes automotrices a nivel mundial. La evidencia empírica parece indicar que las subsidiarias de las empresas multinacionales tienden a localizarse estratégicamente para proveer a los mercados regionales en las cercanías de sus lugares de producción (Arza, 2011). Como lo expresa Arza, según Rugman y Collinson (2004), es más probable que la industria automotriz localice su producción en los mercados regionales en lugar de convertirse en una

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
industria global debido, al menos, a tres razones: la escala eficiente se logra a nivel regional, sobre todo a partir de la difusión de los acuerdos regionales, la demanda se estratifica a nivel regional debido a patrones comunes culturales, ambientales y relativos a la reglamentación sobre seguridad y uso de combustibles y, a su vez, las terminales automotrices prefieren que sus socios en la cadena de valor operen en la misma región que producen.

El MERCOSUR no ha estado ajeno al fenómeno de regionalización de la producción mencionado anteriormente. Sin embargo, la inconclusa integración de los países no ha repercutido de la misma manera en los socios. Chudnovsky y López (2007) describen el comportamiento asimétrico de las inversiones extranjeras directas, en líneas generales, pero también en el sector, tanto en volumen como en la naturaleza y la calidad de dicha inversión (Chudnovsky y López, 2007).

Cabe esperar, entonces, que el desempeño de ambos países haya sido disímil. A efectos de verificar esta idea, en la siguiente sección, se realiza un análisis del desempeño comercial. Luego, en el apartado posterior, se descompone el mismo en términos dinámicos para evaluar si, efectivamente, los componentes referidos a la capacidad para competir se desempeñaron mejor en Brasil que en Argentina desde la constitución del MERCOSUR.

#### Desempeño comercial de ambos países

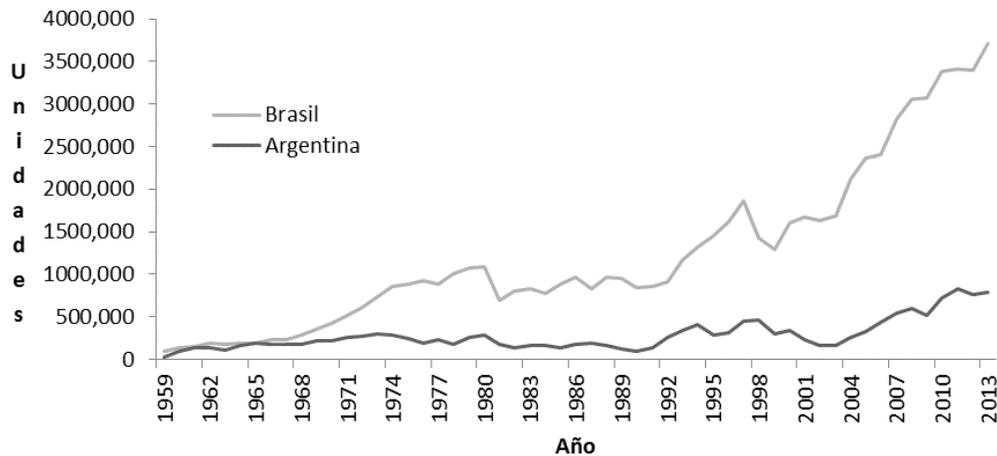
En 2013, el MERCOSUR se ubicaba en el quinto lugar de la jerarquía internacional de países productores de vehículos (produjo 4,6 millones de vehículos), detrás de China (22,1 millones), Estados Unidos (11 millones), Japón (9,6 millones) y Alemania (5,7 millones)<sup>1</sup>. Asimismo, se registraron 4,79 millones de nuevos vehículos en la región, ubicando a la región en el cuarto lugar en el

---

<sup>1</sup> Estadísticas de la Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles.

El siguiente gráfico muestra la evolución de la producción de automóviles en Argentina y Brasil.

Gráfico I. Producción total de automóviles en Argentina y Brasil (1959-2013).



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANFAVEA2 y ADEFA3.

El caso argentino es muy volátil e irregular, presentando niveles de producción similares en momentos del tiempo muy distantes entre sí. Mientras que en Argentina durante los años 90 se producían cantidades similares a las correspondientes a la década de los años 60, Brasil fabricaba una cantidad comparable a la argentina a mediados de los años 60 y en el año 2013 logró una producción 4,7 veces superior.

En Argentina, la estabilización de la economía a principios de la década de 1990 y el estancamiento del parque automotor hasta ese momento, propiciaron una fuerte expansión de la demanda de automóviles con altas tasas de crecimiento hasta

<sup>2</sup> Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Brasil).

<sup>3</sup> Asociación de Fábricas de Automotores (Argentina).

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
1994. Tras el “efecto tequila”<sup>4</sup> ese ritmo de crecimiento no volvió a alcanzarse, y a partir de 1998, la producción y la demanda comenzaron a caer. Con la devaluación ocurrida en 2002 se evidencia un cambio en la tendencia y se alcanza el nivel de producción máximo de casi 829 mil unidades en 2011.

REICE | 202

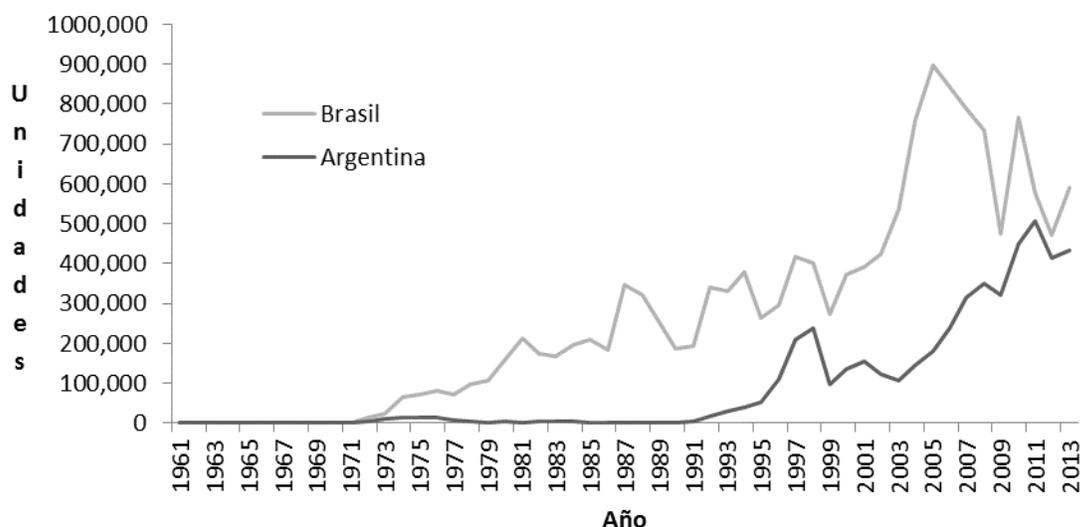
En el caso de Brasil se da la reestructuración de la industria a principios de los '90. Laplane y Sarti (2008) sostienen que las condiciones fueron generadas a partir de incentivos fiscales para la producción de modelos “populares” (motores de baja cilindrada), la liberalización comercial y la integración regional con el establecimiento del MERCOSUR. Esta reestructuración permitió un gran crecimiento en la producción que, posteriormente, se contrajo durante la crisis de 1999 para luego retomar la tendencia alcista.

El desempeño de las exportaciones también es muy asimétrico en determinados momentos, aunque las series parecerían no ser tan divergentes como en el caso de la producción total. Las exportaciones argentinas tuvieron un gran crecimiento desde comienzos de la década de 1990 hasta 1998 y tenían como principal destino a Brasil. Arza y López (2008) sostiene que es consecuencia de "las estrategias de complementación y especialización intra-corporativas de las filiales de las automotrices instaladas en la región" (p. 68). Con la crisis brasilera, se produce una fuerte caída en las exportaciones que recién pueden alcanzar el nivel de 1998 en el año 2006.

---

<sup>4</sup> Se hace referencia al efecto económico adverso sufrido por la economía argentina tras la crisis mexicana de diciembre de 1994.

Gráfico II. Exportaciones totales de vehículos de Argentina y Brasil (1961-2013)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANFAVEA y ADEFA.

En Brasil, se observa un gran salto en el número de unidades destinadas a mercados externos a partir de 2003. De acuerdo a Laplane y Sarti (2008), esto se debió a la fuerte desvalorización del tipo de cambio en el año anterior, una retracción prolongada de las ventas internas, una enorme capacidad ociosa heredada del boom de inversiones en la segunda mitad de la década de los años 90 y a la recuperación de la economía argentina. Tal vez la apreciación posterior del real y el crecimiento de la producción local haya puesto un freno y vuelto a ubicar a las exportaciones brasileñas en su tendencia.

Por otro lado, con respecto a las exportaciones por destino, Argentina presenta una gran dependencia de Brasil, exportando en el año 2013 un 95% del total de la producción de vehículos al país vecino, y un 90% si se tienen en cuenta también las partes y accesorios. Esta tendencia se ha ido incrementando en los últimos años luego de haber tenido un nivel de exportaciones mínimo a Brasil en el año 2003 y haber llegado a nuevos mercados como México y Chile.

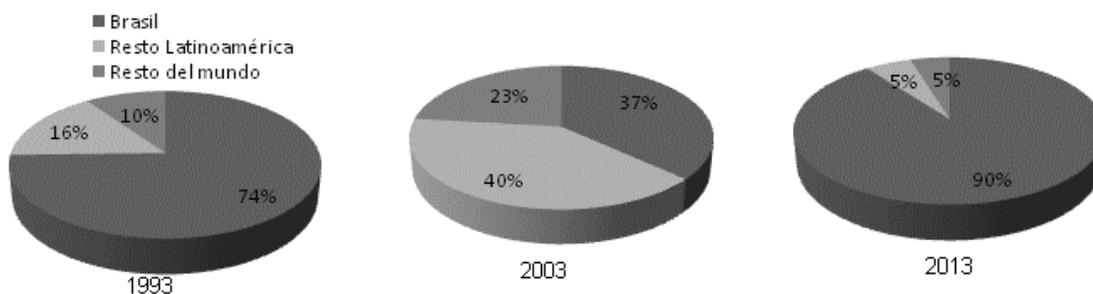


Gráfico III. Exportaciones argentinas de vehículos y partes y accesorios por destino. Años 1993, 2003 y 2013. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade (Naciones Unidas).

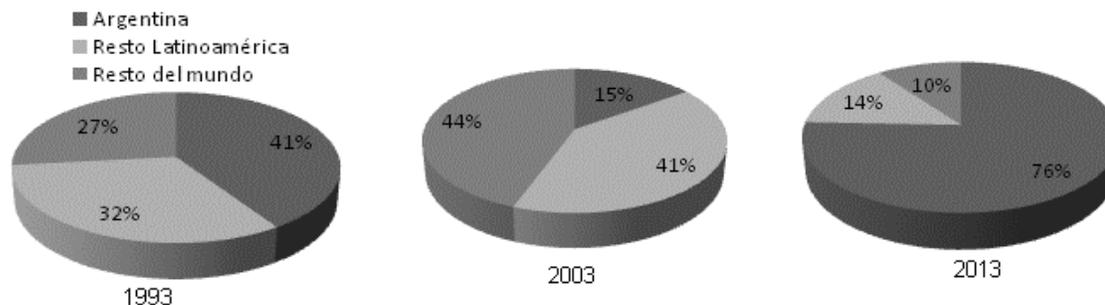


Gráfico IV. Exportaciones brasileñas de vehículos y partes y accesorios por destino. Años 1993, 2003 y 2013. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade (Naciones Unidas).

De acuerdo a lo expuesto líneas arriba, la idea de que luego de la conformación del MERCOSUR las asimetrías preexistentes se mantuvieron e incluso se acentuaron, parecería ser correcta. En este tiempo la producción de Brasil siguió creciendo a un ritmo superior a la Argentina, también ha logrado exportar más unidades y alcanzar una mayor diversificación del mercado de exportación.

### Resultados de la descomposición

En un primer nivel de descomposición (Tabla I) de las exportaciones argentinas de vehículos, se observa un crecimiento de las exportaciones argentinas en los tres periodos bajo análisis superando al crecimiento de las importaciones mundiales del bien. Es posible, además, realizar un análisis más detallado si se descompone nuevamente cada efecto obtenido a partir del primer nivel de descomposición (Tabla II).

En el primer periodo, puede decirse que las exportaciones crecieron no por haberse incrementado las importaciones en los mercados a los que Argentina proveía de automóviles (fundamentalmente Brasil, que representaba aproximadamente un 86% del total) ya que el efecto escala es negativo, sino por haber desplazado a otros proveedores de esos mercados como muestra el valor del efecto competitivo. Esto pudo deberse principalmente a la integración de ambas economías tras la creación del MERCOSUR y la constitución de un mercado ampliado. El efecto de segundo orden, con signo negativo, indica que las exportaciones crecientes se dirigieron a mercados poco dinámicos.

Descomponiendo estos efectos, se verifica que las exportaciones se dirigieron a mercados cuya demanda del bien creció por debajo de la media mundial con excepción del bloque México y Estados Unidos. Asimismo, se ve que la ganancia de cuota de mercado en tres de los cuatro destinos considerados fue muy importante. Esta cuestión no resulta difícil de imaginar ya que a comienzos de la década las exportaciones eran realmente muy bajas y, por lo tanto, las cuotas de mercado que podía llegar a tener el país eran virtualmente nulas.

Por otro lado, durante 2002-2007, el crecimiento fue menor y lo explica en mayor medida el efecto escala. En estos años, Brasil, resto de Latinoamérica y resto del mundo incrementan sus compras por encima del promedio y el mercado menos dinámico es el conformado por Estados Unidos y México. Se evidencia un cambio

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
 Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
 Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
 y mediante la técnica de participación de mercado constante

importante en los destinos, incrementándose las ventas hacia este último mercado. En los años 2004 y 2005, el 42% del total exportado se dirigió a este bloque. Esto posiblemente se debió a la ganancia de competitividad de la industria local luego de la devaluación del peso argentino, la contracción de la demanda de los socios intrabloque y la entrada en vigencia del Acuerdo de Complementación Económica no. 55 entre México y MERCOSUR.

Tabla I. Primer nivel de descomposición de las exportaciones argentinas de vehículos

Periodo	Crecimiento importaciones mundiales	Crecimiento exportaciones argentinas	Descomposición		
			Efecto escala	Efecto competitivo	Efecto de segundo orden
1995-2001	0,660	2,747	-0,219	3,828	-0,862
2002-2007	0,689	0,933	0,711	0,132	0,090
2008-2013	0,058	0,987	1,538	-0,284	-0,267

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade, Naciones Unidas.

Tabla II. Segundo nivel de descomposición de las exportaciones argentinas de vehículos

Periodo	Efecto escala			Efecto competitivo		
	Efecto crecimiento agregado	Efecto mercado	Total	Efecto crecimiento agregado	Efecto mercado	Total
1995-2001	0,660	-0,878	-0,219	1,257	2,570	3,828
2002-2007	0,689	0,021	0,711	0,144	-0,012	0,132
2008-2013	0,058	1,481	1,538	0,878	-1,162	-0,284

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade, Naciones Unidas.

Finalmente, en el último tramo, el efecto escala es el que tiene mayor preponderancia. Aunque se mantiene la proporción de exportaciones a Brasil, éste incrementa considerablemente las importaciones en estos años. Las exportaciones a los países latinoamericanos crecen en proporción y caen las destinadas al bloque más exigente. Tanto en Brasil como en los países latinoamericanos, las tasas de crecimiento de las importaciones son superiores a la media por lo que podría decirse que fueron los mercados más dinámicos en ese periodo. En éstos es en donde menos cuota de mercado se perdió, más allá de haber perdido terreno en todos los bloques en este último periodo. Una razón que podría explicar esto puede ser la reorientación de la producción argentina hacia el mercado brasileño aun cuando se hayan incrementado las ventas al país vecino a un ritmo menor al que éste aumentaba sus compras al exterior.

La descomposición de la tasa de crecimiento de las exportaciones brasileras arroja los resultados que se muestran en las Tablas III y IV. Brasil también presenta un gran crecimiento de sus exportaciones durante el primer periodo analizado. El efecto competitivo es el más importante, pudo obtener una ganancia de mercado sustancial en todos los bloques, especialmente en Estados Unidos y México. Cabe mencionar que las ventas externas se encontraban más diversificadas que las argentinas. A su vez, el efecto escala tiene un valor positivo pero bajo ya que el único mercado dinámico -esto es el destino que aumentó sus compras por encima del promedio mundial- fue el de Estados Unidos y México. La mayor diversificación de las exportaciones de Brasil, hicieron que el efecto escala sea positivo al no tener tanto peso el descenso de las compras argentinas.

Tabla III. Primer nivel de descomposición de las exportaciones brasileñas de vehículos

Periodo	Crecimiento importaciones mundiales	Crecimiento exportaciones brasileñas	Descomposición		
			Efecto escala	Efecto competitivo	Efecto de segundo orden
1995-2001	0,660	2,059	0,074	1,372	0,613
2002-2007	0,689	1,383	0,879	0,194	0,310
2008-2013	0,058	-0,041	0,521	-0,483	-0,079

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade, Naciones Unidas.

Tabla IV. Segundo nivel de descomposición de las exportaciones brasileñas de vehículos

Periodo	Efecto escala			Efecto competitivo		
	Efecto crecimiento agregado	Efecto mercado	Total	Efecto crecimiento agregado	Efecto mercado	Total
1995-2001	0,660	-0,585	0,074	0,843	0,529	1,372
2002-2007	0,689	0,189	0,879	0,411	-0,217	0,194
2008-2013	0,058	0,463	0,521	-0,093	-0,389	-0,483

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comtrade, Naciones Unidas.

Para el periodo 2002-2007, el efecto escala es el mayor. El crecimiento de las importaciones de Argentina son las que inciden en mayor medida y se da lo opuesto al periodo anterior ya que Estados Unidos y México es el bloque menos dinámico. A raíz de la devaluación del real previa y a la crisis argentina, a este

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
último destino en el año 2003, le correspondía el 63% de las exportaciones  
brasileñas. Se observa así, una mayor capacidad de Brasil para redirigir la  
producción a otros destinos distintos al mercado argentino.

REICE | 209

En el último periodo, hubo un retroceso en las exportaciones de vehículos. Argentina como destino vuelve a ser importante, recibiendo alrededor del 42% del total exportado cuando en el periodo anterior era tan sólo un 13%. Al ser también el mercado más dinámico, es el principal responsable del valor obtenido en el efecto escala. El resto de Latinoamérica también incremento sus compras por encima de la media mundial, mientras que Estados Unidos y México lo hicieron prácticamente al mismo ritmo y el resto del mundo por debajo. Sin embargo, lo que explica este resultado negativo es la pérdida de terreno en todos los mercados. En Argentina es donde pierde cuota de mercado en menor proporción, luego Estados Unidos y México y resto de Latinoamérica presentan prácticamente la misma merma y resto del mundo es en el que más disminuyó. Este resultado se condice con el gráfico de exportaciones brasileras presentado anteriormente. Puede ser que el gran crecimiento entre los años 2002 y 2005 haya sido extraordinario y que luego se produjo un reajuste para situarse en una tendencia más acorde a la estructura productiva y a los objetivos de las filiales automotrices radicadas en ese país.

Los resultados obtenidos mediante la descomposición describen un escenario en el que Argentina se ha visto, en el primer tramo, beneficiada por los acuerdos sectoriales con Brasil. El MERCOSUR le habría permitido desplazar competidores en el mercado brasilero y aumentado notablemente su cuota de mercado. Simultáneamente, habría aumentado su dependencia a pesar de que durante un tiempo tuvo la oportunidad de ganar otros mercados. Brasil también se habría visto beneficiado de igual modo durante la primera etapa y, si bien sus exportaciones estuvieron menos concentradas en un mercado específico, el mercado Argentino podría haber ganado relevancia por dificultades que ha tenido que enfrentar Brasil para sostener sus cuotas en mercados más dinámicos y

exigentes. Los problemas de competitividad fueron notorios para ambos países y sus exportaciones fueron impulsadas o sostenidas por el crecimiento de la demanda regional.

De lo anterior, no se desprenden elementos que lleven a afirmar que Brasil se hubiera visto beneficiado por el MERCOSUR en diferente forma que lo ha hecho Argentina. En cambio, resulta evidente que Brasil ha contado con más margen de maniobra ante desequilibrios de su socio comercial, aunque ello no necesariamente es diferente a lo que se observa en los períodos anteriores al acuerdo. Las diferencias de escala en la producción y exportaciones son notables. Sin embargo, las tasas de crecimiento de las exportaciones argentinas fueron mayores respecto a las brasileñas, salvo en el segundo período, aunque en el tercero Brasil mostró una tasa negativa.

### **Conclusiones**

A modo de consideraciones finales, se remarcan las siguientes apreciaciones. En un principio se mencionó que para que los países que promueven un proceso de integración puedan alcanzar ventajas comparativas dinámicas es necesario contar con regulaciones que armonicen las asimetrías tanto estructurales como normativas que puedan existir entre ellos. Como este no es el caso del MERCOSUR, especialmente en el sector automotriz, se plantearon dos hipótesis. La primera sostiene que es posible que la falta de proyectos comunes de largo plazo haya derivado en que su incidencia en el proceso productivo hubiera sostenido o acentuado las asimetrías preexistentes en la región. La segunda, que el país más dinámico dentro del bloque, Brasil, se vio beneficiado en mayor medida de los procesos de aprendizaje.

Para sumar evidencia a favor de la primera hipótesis, se hizo un análisis comparativo del desempeño comercial de ambos sectores. Se pusieron de manifiesto las asimetrías preexistentes al momento de la conformación del

Para abordar la segunda hipótesis, el método utilizado ha sido el método de cuota de mercado constante. Este método ha permitido desagregar los componentes o efectos que explican el desempeño de las exportaciones de automóviles. Inicialmente, Brasil contó con una diversificación mayor de mercados para sus exportaciones y la mantuvo a lo largo de los años analizados. Tuvo una mayor capacidad para acceder a mercados fuera del MERCOSUR y Latinoamérica destinando significativas proporciones de su producción al resto del mundo y Estados Unidos y México, durante varios años. Si bien Argentina luego de la crisis se inclinó también hacia el mercado tecnológicamente más exigente, no lo logró en la misma proporción y no pudo insertarse en el resto del mundo. Es por ello que Argentina siempre dependió más del principal socio comercial.

Los resultados obtenidos son suficientes para argumentar que el desempeño brasileño no ha sido el esperado en función de su capacidad de producción y experiencia, y que el MERCOSUR le ha permitido desacelerar la caída más que proyectarse definitivamente al mercado global.

En los últimos años, ambos países comenzaron a generar un mayor intercambio bilateral y a abandonar el resto de los mercados. Esto se condice con lo que sostienen varios autores, que en las corporaciones globales predominan las estrategias regionales antes que las estrategias globales. En palabras de Arza y López (2008), las empresas transnacionales siguen destinando sus ventas a los mercados internos, con la diferencia que las economías nacionales han sido reemplazadas por las economías regionales.

Brasil ha logrado mantener a su favor las asimetrías políticas (Bouzas 2004) manteniendo durante un prolongado tiempo un grupo de incentivos a la inversión y la exportación que resultaron mucho más eficaces que los llevados a cabo por Argentina. La falta de acuerdos para definir una política sectorial común en el

MERCOSUR ha impedido una integración completa del sector. Producto de esta indefinición, los países han competido por las inversiones más allá de las complementariedades que se pudieron aprovechar. En este sentido, Brasil ha sido el que más inversiones atrajo no sólo por sus características estructurales sino por las políticas adoptadas. Podría decirse entonces, que la constitución del MERCOSUR no es lo que ha reforzado las asimetrías previas a su establecimiento, sino la falta de profundización en los acuerdos sectoriales la que lo ha hecho. El MERCOSUR, entonces, no parece ser una plataforma para el despegue de las exportaciones hacia terceros países sino un mercado que permite alcanzar cierta escala ante las dificultades de colocación en el mercado global.

#### Bibliografía.

ADEFA, Asociación de Fabricantes de Automotores (2014) Anuario Estadístico de la Industria Automotriz. Varios números.

Ahmadi-Esfahani, F. (2006) "Constant market shares analysis: uses, limitations and prospects", *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, 50, 510-526.

Amsden, A. (1997). Bringing production back in understanding government's economic role in late industrialization, *World Development*, 25, 4, 469-480.

ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (2014). Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2014. Centro de Documentação da Indústria Automobilística CEDOC.

Arza, V. (2011) El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz, *Revista CEPAL*, 103, 139-164.

Arza, V. y López, A. (2008). Tendencias internacionales en la industria automotriz, en López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F. y Reig Lorenzi, N. *La industria automotriz en el MERCOSUR*, Montevideo: Red Sudamericana de Economía Aplicada.

Arza, V. y López, A (2008b). El caso argentino, en López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F. y Reig Lorenzi, N. *La industria automotriz en el MERCOSUR*, Montevideo: Red Sudamericana de Economía Aplicada.

Bastos Tigre, P., Laplane, M., Lugones, G., Porta, F. & Sarti, F. (1999). Impacto del Mercosur en la dinámica del sector automotor, en Taccone, J. y Garay, L. (comps.) *Impacto sectorial de la integración en el Mercosur*, Buenos Aires: Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe.

Bresciani, L. (1997) Os desejos e o limite: Reestruturação Industrial e Ação Sindical no Complexo Automotivo Brasileiro, en Leite, M. (Comp.) *O Trabalho em Movimento: Reestruturação productiva e Sindicatos no Brasil*. Campinas: Papyrus Editora.

Bekerman, M. y Rikap C. (2010). Integración regional y diversificación de exportaciones en el Mercosur: el caso de Argentina y Brasil, *Revista CEPAL*, 100, 169-191.

Bouzas, R. (2004) La dinámica institucional y normativa: un balance, en Kosacoff, B. (Comp.) *Evaluación del desempeño y aportes para un rediseño del Mercosur*, Buenos Aires: CEPAL.

Chudnovsky, D. y López, A. (2007) Inversión extranjera directa y desarrollo: la experiencia del Mercosur, *Revista de la CEPAL*, 92, 7-23.

González, G. (2009). Ganancias de Competitividad: un enfoque agregado y de largo plazo, *Análisis Económico*, XXIV, 57, 81-104.

González, G., Picardi, S. & Valls, L. (2014). Desempeño competitivo reciente en el mercado internacional de aceite de oliva, *Revista de Economía Agrícola*, 60, 1, 41-51.

Kosacoff, B., Todesca, J. y Vispo, A. (1991). "La transformación de la industria automotriz argentina, su integración con Brasil". *Documento de trabajo*. Buenos Aires: CEPAL.

Laplane, M. y Sarti, F. (2008). "O caso do Brasil", en López, A., Arza, V., Laplane, M., Sarti, F. y Reig Lorenzi, N. *La industria automotriz en el MERCOSUR*, Montevideo: Red Sudamericana de Economía Aplicada.

Lo Turco, A. (2008). "Integración regional sur-sur y desarrollo industrial asimétrico: el caso del MERCOSUR", en Masi, F., Terra, M. y Bouzas, R. (Comp.)

Moncarz, P., Olarreaga, M. y Vaillant, M. (2016). Regionalism as industrial policy: evidence from MERCOSUR. *Review of Development Economics*, 20, 1, 359–373.

Moncarz, P. y Vaillant, M. (2010). Who wins in South-South Trade Agreements? New evidence for MERCOSUR. *Journal of Applied Economics*, 13, 2, 305-334.

Puga, D. y Venables, A. (1998). Agglomeration and economic development: Import substitution vs. trade liberalisation. *The Economic Journal*, 109, 455, 292–311.

Polónia Ríos, S. (2003) Mercosur: Dilemas y alternativas de la agenda comercial, *Serie Mercosur: en busca de una nueva agenda*. Buenos Aires: Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe.

Rodrik, D. (1995). Las reformas a la política comercial e industrial en los países en desarrollo: una revisión de las teorías y datos recientes, *Desarrollo económico*, 35, 138 (septiembre-noviembre), 179-225.

Rugman, A y Collinson, S. (2004). The regional nature of the world's automotive sector, *European Management Journal*, 22, 5, 471-482.

Sanguinetti, P., Traistaru, I. y Volpe Martincus, C. (2004). South-South Preferential Trade Agreements and Manufacturing Production Patterns: Evidence from MERCOSUR. Working paper. Bonn: Center for European Integration Studies (ZEI-b)

Terra, M. (2008). Asimetrías en el MERCOSUR: ¿Un obstáculo para el crecimiento? en Masi, F., Terra, M. y Bouzas, R. (Comp.) *Asimetrías en el MERCOSUR: ¿Impedimento para el crecimiento?*. Montevideo: Red MERCOSUR.

Terra, M. (2008b). Asimetrías en el MERCOSUR: ¿Un obstáculo para el crecimiento?, *Ecos*, 2 (Diciembre).

Tyszynski, H. (1951) World trade in manufactured commodities, 1899-1950. *The Manchester School of Economic Social Studies*, 19, 3, 272-304.

Venables, A. (2003). Spatial Disparities in Developing Countries: Cities, Regions and International Trade. Working paper, Londres: London School of Economics and Political Science.

Información adicional:

Germán Héctor GONZALEZ, Doctor en Economía (Universidad Nacional del Sur, Argentina). Investigador Adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y

Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua  
Asimetrías en el MERCOSUR: aproximación desde el desempeño del sector automotriz  
y mediante la técnica de participación de mercado constante  
Técnicas (CONICET, Argentina), Investigador e integrante del Comité Directivo del  
Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales del Sur (IIESS, UNS, CONICET,  
Argentina). Profesor Adjunto del Departamento de Economía de la Universidad Nacional  
del Sur en cátedras de Historia del Pensamiento Económico, Economía Internacional e  
Integración Económica. Recientemente ha publicado en Latin American Journal of  
Economics, Applied Econometrics and International Development, Journal of International  
Development y Journal of Iberian and Latin American Economic History. Dirección de  
correspondencia: Departamento de Economía, Universidad Nacional del Sur, Campus  
Altos del Palihue, 8000 Bahía Blanca, Argentina. ghgonza@uns.edu.ar.

---

REICE | 215

Pablo DAVI, Economista (Universidad Nacional del Sur, Argentina). Auxiliar de investigación bajo  
la dirección del Dr. Germán González durante 2013-2015 en el Departamento de Economía de la  
Universidad Nacional del Sur. pablosdavi@uns.edu.ar

El artículo se enmarca en el proyecto "Redefiniendo América: Actores y canales de fortalecimiento  
del proceso de integración en América Latina y El Caribe" financiado por CONICET (PIP 2014-16,  
Código del proyecto: 112 201301 00675 CO) y por UNS (PGI 2015-16, Código del proyecto: PGI  
24/E124).