



Facultad de Ciencias Económicas y de Administración  
Universidad de la República

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE ADMINISTRACIÓN

TRABAJO MONOGRÁFICO PARA OBTENER EL TÍTULO DE CONTADOR  
PÚBLICO

LA INCIDENCIA DEL MERCOSUR SOBRE LA COMPETITIVIDAD EN  
LA PRODUCCION DE AUTOPARTES EN EL URUGUAY.



Cecilia Inés Garmendia Ronco  
María Paula Hernández Llanos

Tutor  
Prof. Cr. Carlos Viera

Montevideo  
URUGUAY  
2012



**Página de Aprobación**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRACION**

El tribunal docente integrado por los abajo firmantes aprueba la Monografía:

Título

“La incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la producción de autopartes en el Uruguay”.

Autor/es

Cecilia Inés Garmendia Ronco - C.I 3.160.879-2

María Paula Hernández Llanos - C.I 4.634.286-6

Tutor

Profesor. Cr. Carlos Viera

Carrera

Contador Público – Plan 1990

Cátedra

Economía Aplicada a la Empresa.

Puntaje.....

Tribunal

Profesor..... (Nombre y firma).

Profesor..... (Nombre y firma).

Profesor..... (Nombre y firma).

FECHA .....

## **AGRADECIMIENTOS.**

*En primer lugar, a nuestro tutor Cr. Carlos Viera, por su disposición y apoyo brindado durante el desarrollo del presente trabajo, así como de sus valiosos aportes que ayudaron a enriquecerlo.*

*A la Universidad de la República, por formarnos como profesionales.*

*A todas las empresas e informantes calificados, por su buena disposición para atendernos y por toda la información brindada que nos permitió comprender y formar nuestras conclusiones.*

*Finalmente y en especial a nuestras familias y amigos, por su apoyo incondicional a lo largo de toda nuestra carrera.*

## **ABSTRACT.**

El presente trabajo monográfico es el resultado de la investigación sobre la incidencia que ha tenido el Mercosur en la producción de autopartes en el Uruguay en los últimos veinte años. El marco teórico a través del cual desarrollamos nuestra investigación son los determinantes de la ventaja competitiva de las naciones desarrollados por Michel Porter en su libro “La Ventaja Competitiva de las Naciones”.

El objetivo es determinar si el sector de autopartes en el Uruguay es competitivo o no, y como han incidido las diversas alianzas económicas con los países de la región.

A través del análisis de cada uno de los determinantes de Porter, su contraste con la realidad del sector y la información brindada por los diversos informantes calificados que operan en el mismo, llegaremos a determinar cuál es el grado de competitividad obtenido por las empresas que forman el mercado local y cuáles son los principales factores que lo impulsan, así como también cual es la relación que tiene Uruguay con los países miembros del Mercosur en el marco de la operativa del sector.



# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

1. INTRODUCCION .....	1
1.1 OBJETO DE ESTUDIO: PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN EL URUGUAY.....	1
1.2 OBJETIVO.....	2
1.3 METODOLOGÍA.....	4
2. DESCRIPCION DEL OBJETO DE ESTUDIO .....	6
2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS. ....	6
2.2 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR.....	13
2.3 ESTRUCTURA DEL SECTOR.....	15
2.4 PRINCIPALES PRODUCTOS .....	20
2.5 PROCESO PRODUCTIVO .....	29
2.6 MATERIAS PRIMAS E INSUMOS .....	32
2.7 TECNOLOGIA .....	34
2.8 LOCALIZACION. ....	36
3. ANÁLISIS DEL MERCADO .....	38
3.1 ESTUDIO DE MERCADO A NIVEL NACIONAL .....	46
3.2 EMPRESAS QUE OPERAN EN EL MERCADO .....	52
3.3 IMPORTACIONES.....	58
3.4 EXPORTACIONES .....	62
3.5 PRODUCCION Y EMPLEO.....	69

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

3.6 DURABILIDAD DEL PRODUCTO .....	73
3.7 INVERSION EXTRANJERA DIRECTA.....	74
4. EL MERCOSUR.....	87
4.1 EL MERCOSUR COMO MARCO JURIDICO .....	87
4.2 EVOLUCION DEL SECTOR DE AUTOPARTES EN EL MARCO DEL MERCOSUR.....	100
5. MARCO TEORICO.....	117
5.1 LA ESTRATEGIA COMPETITIVA .....	117
5.1.1 ESTRATEGIAS COMPETITIVAS GENERICAS.....	123
5.2 LA VENTAJA COMPETITIVA A NIVEL MUNDIAL .....	125
5.3 LA VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES – PORTER.....	133
5.3.1 DETERMINANTES DE LA VENTAJA COMPETITIVA A NIVEL NACIONAL .....	133
5.3.1.1 CONDICIONES DE LOS FACTORES.....	135
5.3.1.2 CONDICIONES DE LA DEMANDA.....	139
5.3.1.3 SECTORES CONEXOS Y AUXILIARES .....	142
5.3.1.4 ESTRUCTURA, ESTRATEGIA Y RIVALIDAD DE LA EMPRESA.....	144
5.3.2 EL PAPEL DE LA CASUALIDAD.....	146
5.3.3 EL PAPEL DEL GOBIERNO.....	147

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

6. ANALISIS DE LOS DETERMINANTES DE LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DE LAS NACIONES. ....	148
6.1. CONDICIONES DE LOS FACTORES. ....	148
6.1.1 Recursos humanos. ....	148
6.1.2 Recursos físicos. ....	149
6.1.3 Recursos de conocimiento. ....	150
6.1.4 Recursos de capital. ....	150
6.1.5 Infraestructura. ....	151
6.2 CONDICIONES DE LA DEMANDA. ....	154
6.2.1 Compradores extendidos y exigentes. ....	154
6.2.2 Tamaño y pautas de crecimiento de la demanda. ....	155
6.2.2.1 Tamaño de la demanda interior. ....	155
6.2.2.2 Número de compradores independientes. ....	155
6.2.2.3 Tasa de crecimiento de la demanda interior. ....	156
6.2.2.4 Temprana demanda interior. ....	156
6.2.2.5 Temprana saturación. ....	157
6.3 SECTORES CONEXOS Y AUXILIARES. ....	157
6.4 ESTRUCTURA, ESTRATEGIA Y RIVALIDAD DE LA EMPRESA ...	158
6.5 EL PAPEL DE LA CASUALIDAD. ....	160
6.6 EL PAPEL DEL GOBIERNO. ....	161



# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

7. CONCLUSIONES .....	165
BIBLIOGRAFÍA .....	178
ANEXO.....	182

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 1. INTRODUCCION

### 1.1 OBJETO DE ESTUDIO: PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN EL URUGUAY.

La Comisión de la Industria Automotriz define autopartes a los elementos que se integran a las unidades automotrices, con o sin transformación previa en la planta de montaje, quedando incorporadas de forma definitiva al vehículo y que surgen del diseño, especificaciones y normas de ingeniería establecidos por la industria automotriz, ya sean fabricadas por las plantas armadoras o adquiridas de proveedores.

Es aquella pieza, conjunto, o subconjunto de piezas que intervienen en el armado de un automóvil, no solo en el armado inicial, sino también como piezas sustitutas de aquellas que se han deteriorado, desgastado o averiado por su uso habitual.

La Comisión Asesora de la Industria Automotriz expone las siguientes definiciones:

➤ **Pieza:** “Producto elaborado y terminado, técnicamente caracterizado por su individualidad funcional, no compuesto por otras partes o piezas que puedan tener aplicación separadamente y que se destina a integrar físicamente un subconjunto o conjunto, con función específica mecánica o estructural y que no es posible de ser caracterizada como materia prima.”

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- **Subconjunto:** “Conjunto de piezas unidas para ser incorporadas a un grupo mayor para formar un conjunto.”
- **Conjunto:** “Unidad funcional formada por piezas y/o subconjuntos, con una función específica en el vehículo.”
- **Kit de autopartes:** “Total de autopartes importadas de países no miembros del MERCOSUR (extrazona), en las condiciones establecidas en el artículo 10, las que, sumadas a las autopartes importadas de los Estados Miembros del MERCOSUR (intrazona) y las de origen nacional, conforman un vehículo completo o un conjunto o subconjunto completo.”

Estas representan una amplia gama de componentes que van desde lo mecánico (caja de cambios), eléctrico (faros, focos, cables, baterías), metalúrgico (chapa, guardabarros, puertas, estructuras), vidrio (ventanillas, parabrisas, espejos), caucho (ruedas, burletes, alfombrillas, cámaras), plástico (tableros, faroles, accesorios), cuero y textiles (tapizados, asientos).

## 1.2 OBJETIVO

El presente trabajo tiene por objetivo evaluar la competitividad del sector autopartista en el Uruguay a través de la teoría de Michael Porter desarrollada en su Libro La Ventaja Competitiva de las Naciones (1990) y analizar la incidencia que ha tenido el MERCOSUR en el grado de competitividad en dicho sector.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Diversos autores brindan su definición de competitividad:

- Capacidad de las empresas de un país dado para diseñar, desarrollar, producir y colocar sus productos en el mercado internacional en medio de la competencia con empresas de otros países (Alic, 1997).
- La medida de la capacidad inmediata y futura del sector industrial para diseñar, producir y vender bienes cuyos atributos logren formar un paquete más atractivo que el de productos similares ofrecidos por los competidores: el juez final es el mercado (European Management Forum, 1980).
- La capacidad de una industria o empresa para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando más eficientemente recursos que empresas o industrias semejantes en el resto del mundo durante un cierto período de tiempo (Haguenauer, 1990).
- Es la capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales, con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograr esto se basa en el aumento de la productividad (Porter, 1990).

De estas definiciones concluimos que competencia es la capacidad que posee una organización para lograr una ventaja competitiva que le permita alcanzar, sostener y mejorar su posición en el mercado tanto interno como externo, con respecto a sus competidores.

En cuanto al caso de estudio, diremos que un sector es competitivo si su producción logra penetrar otros mercados, o al menos, defiende razonablemente bien el mercado interno.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Desde el momento que Uruguay exporta autopartes de magnitud importante en relación al total de exportaciones del país, partimos de una presunción de competitividad a la que entonces buscaremos explicar a la luz de la teoría.

No obstante, otra lectura podría indicar que el país no ofrece ventajas competitivas para la instalación de empresas armadoras, las cuales, en el marco de una estrategia internacional del sector, tienden a radicarse a nivel regional. En tanto, la característica más relevante del sector, es ser proveedor de las armadoras, las cuales pueden ser empresas radicadas en el país o en la región.

## **1.3 METODOLOGÍA**

Desarrollaremos nuestro trabajo de investigación tomando como referencia algunos de los conceptos teóricos que han sido desarrollados por Michel Porter en su teoría, para luego contrastarlos con la realidad. A partir de esto podremos extraer conclusiones acerca de si el Mercosur ha incidido en la producción de autopartes en el Uruguay, y si este sector puede ser considerado como competitivo o no.

Para fundamentar nuestras conclusiones nos basaremos en la recopilación de información estadística brindada por diferentes organismos gubernamentales entre ellos: Cámara de Industrias del Uruguay, Uruguay XXI e INE.; lecturas de

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

trabajos de investigación monográficos anteriores que se encuentren relacionados con el tema de estudio y algunas entrevistas con informantes calificados.

El alcance temporal de dicho trabajo de investigación es de 20 años, coincidiendo así con el contexto histórico del Mercosur.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 2. DESCRIPCION DEL OBJETO DE ESTUDIO

### 2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

La industria automotriz y de autopartes en Uruguay surge a fines de la década del sesenta, amparada bajo un régimen regulatorio que concebía porcentajes mínimos de integración de autopartes nacionales en los vehículos.

Se fomentaron las exportaciones mediante la realización de exportaciones compensatorias. Este incentivo consistía en poder exportar autopartes o vehículos por un valor FOB equivalente al valor CIF de los kits importados.

Un factor que contribuyó en la implantación de la producción de autopartes en nuestro país, fue la aceptación por parte de los fabricantes internacionales de producir unidades sin armado previo. Es así que se comienzan a producir autopartes y aparecen en el mercado las primeras líneas de montaje.

Con el Decreto 326 del año 1966, se implanta un régimen de importación de kits que permite que se ensamblen autopartes importadas con autopartes de origen nacional. En este mismo se establecen otras medidas que parecen importantes resaltar. Entre ellas:

- Se prohíbe importar cámaras, cubiertas, vidrios planos, baterías y tapizados.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Quienes sustituyan las autopartes importadas en los kits por autopartes nacionales, tendrán una rebaja en los impuestos pagos.
- Se crea la Comisión de la Industria Automotriz, con el objetivo de asesorar al Poder Ejecutivo y al Banco de la República.

Con la Ley de la Reforma Cambiaria del año 1970, se cambia la política de comercio exterior mantenida hasta el momento. Esta ley establece la libre importación de mercaderías, teniendo el Poder Ejecutivo la facultad de exigir depósitos previos a la importación. Se establece además que, la importación de productos que se consideren suntuarios o competitivos para la industria nacional, deberán pagar mayores impuestos de importación, con un recargo de hasta 300% del valor CIF de los mismos.

Con todo esto, la implementación de empresas automotrices y de autopartes internacionales se vio favorecida.

Se firmaron acuerdos con Argentina y Brasil, como ser el Convenio Argentino Uruguayo de Comercio Exterior (CAUCE) en el año 1971 y luego en el año 1974 se firma con Brasil el Protocolo de Expansión Comercial (PEC). En ambos, se acuerdan preferencias arancelarias para nuestro país en diferentes sectores, entre ellos el autopartista, permitiendo esto ingresar al mercado regional y mundial. Con esto se logró que los ingresos del sector aumentaran de 4 millones de dólares en el año 1985 a 21 millones de dólares en el año 1987.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En la década de los noventa, como consecuencia de la apertura unilateral y la firma del Tratado de Asunción, la economía uruguaya comenzó a transformarse, exponiendo la industria nacional a la competencia internacional.

A partir del año 1991, se comienza un proceso de desregulación, donde se elimina de manera gradual la exigencia de integración de autopartes nacionales, así como las exportaciones compensadas.

Es así que, se comienza a cambiar el destino de la producción donde gran parte de la misma es destinada a la exportación, promoviendo su venta hacia mercados previamente identificados.

El decreto 316 de ese año permite que por cada dólar de vehículos o autopartes exportadas, se pueda importar su equivalente en vehículos nuevos armados en origen, con una preferencia arancelaria de 10 puntos porcentuales. Este beneficio podía ser cedido de una empresa a otra. La vigencia de esta norma ha sido prorrogada hasta que los países del Mercosur adoptaran un régimen automotor común.

Esta reestructuración en la industria armadora nacional implicó que la producción de vehículos sea básicamente de series cortas que complementen los procesos llevados a cabo en Argentina y Brasil.

En el marco del proceso de integración regional, se firman diversos Acuerdos de Complementación Económica. Entre ellos:

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Acuerdo de Complementación Económica N°2 (Brasil – Uruguay)**

En lo que concierne al sector autopartes, dicho acuerdo establece:

- La comercialización de productos con un margen de preferencia del 100% (0% de tarifa ad valorem intrazona) siempre y cuando se satisfagan los requisitos de origen.
- La autorización a Uruguay de exportar sin recargo y sin limitaciones cuantitativas, vehículos, conjuntos y subconjuntos que cumplan con un índice de contenido regional (ICR) mínimo del 60%, y autopartes que cumplan con el Régimen General de Origen del MERCOSUR.
- Se fijan montos máximos a exportar entre los años 2002 y 2006 en dólares y unidades.
- La autorización a Uruguay de importar en forma libre autopartes de origen Brasileiro sin recargo.

### ➤ **Acuerdo de Complementación Económica N°18**

Dicho acuerdo tiene por objeto facilitar el establecimiento de un mercado común.

En él se establece:

- Un programa de liberación comercial que conste en rebajas arancelarias progresivas, lineales y automáticas, conjuntamente la eliminación de restricciones no arancelarias y otras restricciones al comercio entre los países intervinientes.
- El establecimiento de una coordinación de políticas macroeconómicas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Un arancel externo común (AEC) que incentive la competitividad externa de los países intervinientes.
- Acuerdos sectoriales.
- Se constituye una lista de 960 ítems, entre los que podemos encontrar diferentes autopartes, que tendrían un tratamiento arancelario gradual y diferente.

➤ **Acuerdo de Complementación Económica N°55 (México – Uruguay)**

En él se permite a Uruguay exportar a México con arancel cero, sin ningún tipo de restricción cuantitativa para las autopartes que cumplan con el régimen de origen.

➤ **Acuerdo de Complementación Económica N°57 (Argentina – Uruguay)**

En él se establecen las mismas condiciones que el ACE N°2 pero con Argentina.

Dichos acuerdos cesan su vigencia con la entrada en vigor de la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM).

El PAM tiene como objetivo establecer el libre comercio del sector automotriz en la región, así como crear las condiciones que fomenten la integración y la competitividad en el mismo. Este buscaba un proceso de apertura comercial que fomentara las importaciones así como algunos incentivos para las exportaciones e inversiones.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

La Política Automotriz del Mercosur, ha sido muy cuestionada por los países miembros del Mercado Común, por lo que nunca entró en vigencia. En el año 1994, se estableció una prórroga para su entrada en vigencia a partir de diciembre del año 1999. En el año 2000, se acordó el PAC (Política Automotriz Común) que entraría en vigencia en julio del mismo año, pero nuevamente se fija una prórroga que abarcaría hasta el año 2006. No obstante, se establece una política común entre los socios más grandes, Argentina y Brasil. Hasta la actualidad, ni Uruguay ni Paraguay se encuentran dentro de dicha política.

El PAM para Uruguay fijaba las siguientes condiciones:

- Uruguay deberá pagar un arancel del 23% sobre las importaciones de vehículos provenientes de terceros países.
- Para las importaciones, los cupos establecidos serán de 6 mil unidades para los vehículos provenientes de Argentina y de 4 mil unidades para los vehículos provenientes de Brasil. Una vez alcanzados estos cupos, todos los vehículos importados deberán pagar el arancel del 23%.
- Para las exportaciones, se podrá exportar con arancel cero un cupo de hasta 20.000 vehículos, esto se aplicará tanto para Argentina como a Brasil. Los autos que se exporten dentro de estos cupos deberán tener un componente mínimo nacional del 50% de su valor. Si se exporta por encima del cupo se pagará un arancel del 35%.
- Las autopartes pueden ser importadas por Uruguay con un arancel del 2%.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El principal problema surge que tanto Argentina como Brasil, aspiran a aplicar cupos sobre las exportaciones uruguayas, como forma de compensar el menor arancel. El cupo que dichos países pretenden es considerado totalmente insuficiente por los exportadores autopartistas uruguayos.

Actualmente rige como normativa vigente el decreto 316/992, en el cual el artículo N°1 es modificado por el decreto 60/999 establece que las empresas que realicen exportaciones de vehículos terminados o semiterminados, ensamblados en el país, o de autopartes de origen nacional, podrán importar vehículos automotores nuevos armados en origen destinados al mercado interno, con una preferencia de hasta 13 puntos en la Tasa Global Arancelaria (TGA), siempre que no supere el equivalente a U\$S 0,10 por cada dólar exportado.

En el 2004 con el decreto 253/004, se resuelve la no computación de las exportaciones de productos que incorporen insumos importados cuyo valor CIF exceda el 80% del valor FOB de dichos productos. Y en el 2007, el decreto 353 establece que la preferencia de los 13 puntos de la TGA prevista en el decreto 60/999, no podrá superar el equivalente a U\$S 0,06 por cada dólar exportado, considerando los valores FOB declarados en los cumplidos aduaneros.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 2.2 DESCRIPCIÓN DEL SECTOR.

Antes de introducirnos al estudio del sector autopartista debemos tener en cuenta ciertas características de la industria automotriz que se ven reflejadas en el sector objeto de estudio:

- Grandes inversiones de capital para el desarrollo de infraestructura, tecnología y maquinaria.
- Uso de técnicas de producción masiva tanto en la automatización como en la mecanización que dependerán de la demanda del producto.
- Heterogeneidad en los insumos utilizados, procesos de producción y productos terminados. Así mismo estar en contacto con otros subsectores que le brindan insumos, piezas, partes para el desarrollo del producto final. Uno de los más relevantes es el sector de la metalúrgica y metalmecánica, debido al número de partes y piezas de carácter mecánico y metálico que forman un vehículo, las cuales requieren de inversiones y tecnologías avanzadas. Dentro de la industria automotriz también se desarrollan otros subsectores, entre ellos, de caucho, plástico, tapizados, pintura, vidrio, entre otros. Todos estos aportan distintos componentes que pasaran a formar parte del vehículo.
- Exigencia de altos niveles de calidad tecnológica en la fabricación, esto promueve la capacidad técnica y profesional, así como la necesidad de contar con mano de obra calificada.
- La existencia de dos mercados bien diferenciados, el mercado interno y la exportación.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Escasa integración vertical, que se ve reflejado en que los diversos subsectores tienen relaciones más fuertes con los mercados externos, alto porcentaje de insumos importados, así como de ventas al exterior.

En el ámbito del mercado interno, la industria automotriz no se integra por completo. Existen tres sectores (empresas armadoras, sistemistas y autopartistas) que se vinculan entre si y que a la vez se relacionan con el exterior.

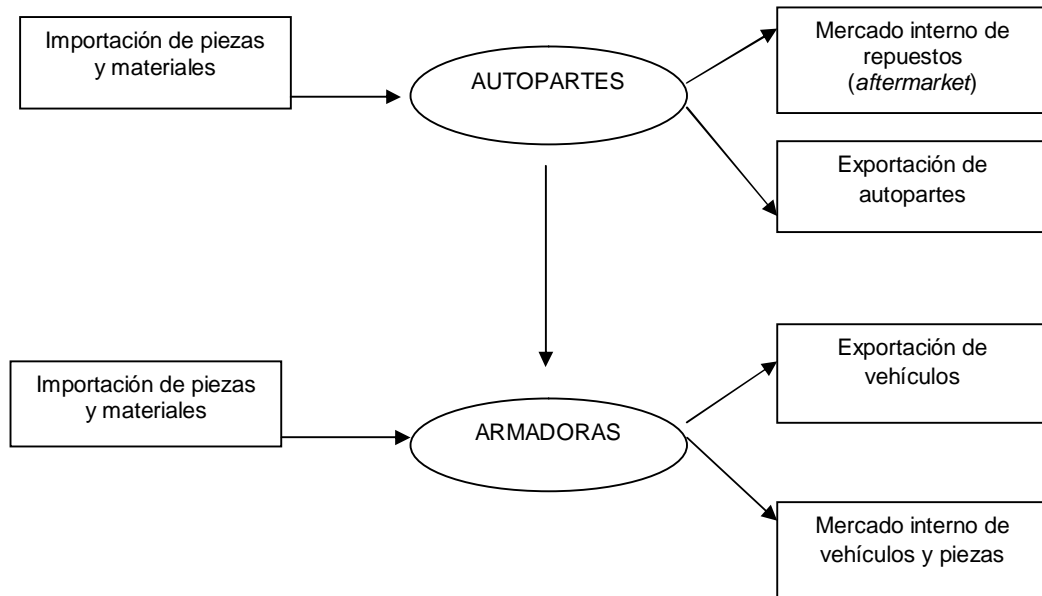
El sector autopartista es aquel que provee al sector terminal (armadoras) de elementos necesarios para la elaboración de un vehículo automotor, y abastece con una heterogeneidad de insumos (partes o piezas) tanto al mercado interno como al mercado externo.

Está integrado por dos grupos de empresas claramente diferenciadas. Por un lado, las empresas de capital nacional, orientadas a suministrar al mercado de reposición; por otro, las empresas de capital extranjero. Existen empresas autopartistas que no se vinculan prácticamente con las armadoras, que poseen dificultades para competir, por lo que terminan fabricando repuestos para el mercado interno, muchas veces de baja calidad. Estas últimas, para poder entrar en un mercado competitivo, necesitan alcanzar certificaciones de calidad y asistencia tecnológica de alto nivel, o formar parte de un grupo autopartista internacional asociado a una entidad automotriz.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Diagrama N° 2.1: Las relaciones de la industria automotriz.**



## 2.3 ESTRUCTURA DEL SECTOR.

El sector de autopartes se caracteriza por ser heterogéneo dada la amplia y variada gama de productos que ofrece cuyo destino final es la producción automotriz, esto es, integrar el vehículo automotor armado.

El vehículo automotor está compuesto por más de 4.000 piezas de diferentes tamaños y materiales, que dependiendo del grado de despiece que se considere



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

puede ser agrupado en diferentes nóminas de componentes, subconjuntos y conjuntos.

Las empresas que conforman el sector se pueden agrupar en siete subsectores principales. Éstos son:

- Caucho.
- Componentes eléctricos.
- Metalúrgica y metalmecánica.
- Química y pintura.
- Tapizados.
- Textiles y plásticos.
- Vidrios y cristales.

La participación que tiene cada subsector en la constitución de un vehículo se puede ver reflejada en el siguiente cuadro.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 2.1: Participación de los subsectores en la constitución de un vehículo.**

<b>Subsector</b>	<b>Participación</b>
Caucho	14%
Componentes electricos	9,20%
Metalúrgica y metalmecánica	65%
Química y pintura	2%
Tapizados	5%
Textiles y plásticos	4%
Vidrios y cristales	2%
Total:	100%

Fuente: León Cestau, "Estudio sobre el sector automotriz", 2da Edición, 1989.

El sector de autopartes está formado por múltiples empresas, de las cuales la gran mayoría se encuentran asociadas a la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores. Las que no se encuentran incluidas es porque no inciden en la estructura del mercado ya que son de menor envergadura, producen muy poco y de manera artesanal.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 2.2: Empresas del sector autopartista que se encuentran asociadas  
a la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores.**

Empresa	Producto principal	Subsector
Ahinc SA	Terminales para baterías y cables	Componentes eléctricos
Alimunios del Uruguay SA	Perfiles de aluminio	Metalúrgica y metalmecánica
Bader Uruguay	Tapicería de cuero	Tapizados
Cristalet SA	Cristales	Vidrios y cristales
Dana Talesol SA	Ejes con diferenciales	Metalúrgica y metalmecánica
Elod Uruguay	Interruptores	Componentes eléctricos
Fanacif SA	Cintas y disco de freno	Metalúrgica y metalmecánica
Fundas Mana	Cubreasientos	Tapizados
GKN Driveline	Semiejes homocinéticos	Metalúrgica y metalmecánica
Ijasa	Juntas para motores	Metalúrgica y metalmecánica
Invegol SA	Retenes y piezas de goma	Caucho
Juan J. Radesca SA	Baterías	Componentes eléctricos
Lamitex SRL	Espuma de polieterano flexible	Textiles y plásticos
Luis Panasco SA	Radiadores	Metalúrgica y metalmecánica
Mepi SA	Pistones	Metalúrgica y metalmecánica
Montreal SRL	Cables de accionamiento mecánico	Componentes eléctricos
Nami SA	Radiadores y aires acondicionados	Componentes eléctricos
Reigia SA	Chapistería automotriz	Metalúrgica y metalmecánica
Salgado	Silenciadores	Metalúrgica y metalmecánica
Serisur SA	Neumáticos remoldados	Caucho
Somil SA	Estructuras de asientos	Metalúrgica y metalmecánica
Vicry SA	Cristales de seguridad	Vidrios y cristales
Yazaki Uruguay	Sistemas de distribución eléctricos	Componentes eléctricos
Zenda Leather	Tapicería automotriz de cuero	Tapizados

Fuente: Cámara de Autopartes del Uruguay.

Del análisis del cuadro antecedente podemos decir que el sector de autopartes no es un mercado único, sino que involucra diferentes ramas industriales.

Asimismo, hay ramas que son más heterogéneas que otras, por ejemplo la metalúrgica y metalmecánica respecto a la rama vidrios y cristales, debido a la amplia variedad de productos ofrecidos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Dentro de la rama metalúrgica y metalmecánica podemos encontrar pistones, radiadores, ejes diferenciales, semiejes homocinéticos, caños de escape, piezas de carrocería, discos de freno, estructuras de asientos, entre otros.

Todos estos productos tienen diferentes funciones, para su producción se utilizan diferentes insumos, sus procesos de fabricación y tecnología utilizada también difieren de uno a otro. Es así que dichos productos no son sustitutos y las empresas que operan en esta rama, no compiten entre sí.

En cambio, para la rama vidrios, cristales y pinturas a pesar de tener una amplia gama de productos, las empresas que operan en el mismo, ofrecen básicamente lo mismo. Por ejemplo, en la rama de pinturas, cada empresa ofrece pinturas en polvo, pinturas de fondo, disolventes para pinturas, esmaltes sintéticos, entre otros. Por lo que podemos decir que estas empresas si compiten entre sí.

Nuestro análisis implica el estudio de todos los mercados y no uno solo. Hay tantos mercados como productos ofrecidos, por lo que de esta manera las empresas del sector autopartista no compiten entre sí.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 2.4 PRINCIPALES PRODUCTOS

Para analizar los diversos productos hemos realizado una clasificación tomando en cuenta las principales piezas comercializadas a nivel del MERCOSUR.

➤ *Amortiguadores de suspensión*

Dispositivo que absorbe energía, utilizado normalmente para disminuir las oscilaciones no deseadas de un movimiento periódico o para absorber energía proveniente de golpes o impactos. Los amortiguadores son un componente común de la suspensión de los automóviles y otros vehículos, para ayudar a que las ruedas se mantengan pegadas al suelo. Los elementos elásticos metálicos utilizados en la suspensión tienen la tendencia de rebotar.

➤ *Asientos*

Se denomina asiento al lugar donde se aposentan el conductor o los pasajeros de un automóvil. Este debe ser anatómico y hallarse en una posición tal que garantice una buena visibilidad y una actitud fisiológica correcta, sobre todo para el conductor.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ Baterías

Dispositivo que almacena energía eléctrica usando procesos electroquímicos y permite devolverla luego para ser usada. Se considera un generador eléctrico secundario, pues no puede funcionar si no se le ha dado energía previamente cuando se carga. Tienen una vida útil determinada y pueden ser altamente contaminantes.

### ➤ Bolsas inflables de seguridad

Es un sistema de seguridad pasiva instalado en la mayoría de los automóviles modernos.

El sistema de la bolsa de aire se compone de:

- Detectores de impacto situados normalmente en la parte anterior del vehículo, la parte que empezará a desacelerarse antes en caso de colisión, aunque cada vez se ponen más sensores, distribuidos por todo el vehículo de manera que no se produzcan errores en su activación.
- Dispositivos de inflado, que gracias a una reacción química producen en un espacio de tiempo muy reducido una gran cantidad de gas (de un modo explosivo).
- Bolsas de nylon infladas normalmente con el nitrógeno resultante de la reacción química. Su función es la de, en caso de colisión, amortiguar con las

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

bolsas inflables el impacto de los ocupantes del vehículo contra el salpicadero en caso de los airbag delanteros y ventanas laterales en los delanteros y traseros.

También existen las bolsas de aire "de cortina" (en inglés, *sidecurtain airbags*).

Estos se inflan desde techo del automóvil (en la zona cercana al marco superior de las ventanillas, casi pegado a la ventanilla) y proporcionan protección para la cabeza de los ocupantes en el caso de choque lateral. Los "airbags laterales" se inflan desde el lateral del asiento y protegen el tórax de los ocupantes en caso de choque lateral.

### ➤ **Bujes sin freno y piñones libres**

Es el elemento de una máquina donde se apoya y gira un eje. Puede ser una simple pieza que sujeta un cilindro de metal o un conjunto muy elaborado de componentes que forman un punto de unión. Se caracterizan por su construcción y sistema de giro.

En la suspensión de un automóvil u otro vehículo, los bujes son usados para conectar varios brazos en movimiento y puntos de pivote con el chasis y otras partes de la suspensión. Con el fin de minimizar la vibración, desgaste y transmisión de ruidos frecuentemente incorporan material flexible así como goma o poliuretano. Estos bujes frecuentemente toman la forma de un cilindro anular de material flexible adentro de un casquillo o tubo exterior. También pueden tener un tubo interno para impedir que se aplaste el material flexible.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Otro tipo de buje es aquel que contiene un orificio con cuerda endurecido que permite que un ensamble pueda ser fijado a otro a través de un tornillo. El uso de un buje puede hacer el proceso de ensamble más sencillo ya que evita la necesidad de una roldana y tuerca en el lado opuesto del material fijado. Los bujes pueden ser insertados en un material en lámina a través de ribeteado.

➤ **Cables de accionamiento mecánico**

Conductores de corriente eléctrica, aislados entre sí y del resto del automóvil, que tienen la misión de unir los utilizadores con la batería, el alternador o la dinamo.

➤ **Cables de embrague**

Este cable acciona la horquilla del embrague en un sistema de transmisión manual.

➤ **Cajas de cambio y sus partes**

La caja de cambios o caja de velocidades (también llamada simplemente caja) es el elemento encargado de obtener en las ruedas el par motor suficiente para poner en movimiento el vehículo, y una vez en marcha obtener un par suficiente en ellas para vencer las resistencias al avance, fundamentalmente las derivadas del perfil aerodinámico, de rozamiento con la rodadura y de pendiente en ascenso.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

➤ **Carrocería y sus partes, paragolpes y guardabarros**

Se llama carrocería a la parte exterior del automóvil, a lo que se ve. Es la parte del vehículo en la que reposan los pasajeros o la carga. Sujeta además los elementos mecánicos del vehículo.

➤ **Chasis**

Consta de un bastidor que integra entre sí y sujeta tanto los componentes mecánicos, como ser el motor, la suspensión, el sistema de escape y la caja de dirección. Es considerado como el componente más significativo de un automóvil ya que da fortaleza y estabilidad al vehículo en diferentes condiciones.

➤ **Cinta de frenos**

Es un tipo de freno que utiliza una banda flexible, las mordazas o zapatas se aplican para ejercer tensión sobre un cilindro o tambor giratorio que se encuentra solidario al eje que se pretenda controlar. La banda al ejercer presión, ejerce la fricción con la cual se disipa en calor la energía cinética del cuerpo a regular.

➤ **Cinturones de seguridad**

Arnés diseñado para sujetar a un ocupante de un vehículo si ocurre una colisión y mantenerlo en su asiento. El objetivo de los cinturones de seguridad es minimizar las heridas en una colisión, impidiendo que el pasajero se golpee con los elementos duros del interior o contra las personas en la fila de asientos anterior, y que sea arrojado fuera del vehículo.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

➤ **Ejes con diferencial y sus partes**

Es un elemento con geometría fundamentalmente asimétrica, o cilíndrica que se emplea como soporte de piezas giratorias pero no transmite ningún esfuerzo de torsión, a diferencia del árbol de transmisión.

➤ **Embriagues y sus partes**

Es un sistema que permite tanto transmitir como interrumpir la transmisión de una energía mecánica a su acción final de manera voluntaria.

➤ **Farol**

Aparato que cumple la función de iluminar la calzada de las vías de circulación.

➤ **Frenos y servofrenos**

Dispositivo utilizado para detener o disminuir el movimiento de algún cuerpo, generalmente, un eje, árbol o tambor. Los frenos son transformadores de energía, por lo cual pueden ser entendidos como una máquina *per se*, ya que transforman la energía cinética de un cuerpo en calor o trabajo y en este sentido pueden visualizarse como “extractores“ de energía. Es utilizado en numerosos tipos de máquinas, especialmente en los vehículos, como automóviles, trenes, aviones, motocicletas o bicicletas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ Interruptores

Un interruptor eléctrico es un dispositivo utilizado para desviar o interrumpir el curso de una corriente eléctrica. Existe una gran variedad de aplicaciones que van desde un simple interruptor que apaga o enciende un bombillo, hasta un complicado selector de transferencia automático de múltiples capas controlado por computadoras

### ➤ Llantas

Es la pieza, normalmente metálica, sobre la que se asienta un neumático y que forma parte de la rueda (compuesta esta última por llanta y disco). La rueda es un soporte redondo, normalmente con aberturas en el disco para lograr ligereza a la vez de permitir un flujo de aire para aireado de los frenos. La llanta de vehículo turismo propiamente dicha está pegada al disco. La función de la llanta es sujetar el neumático y la función del disco es ir sujeto al vehículo

### ➤ Neumáticos

Es una pieza toroidal de caucho que se coloca en las ruedas de diversos vehículos y máquinas. Su función principal es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía.

### ➤ Parachoques

Es la pieza de un vehículo que se encuentra en la parte trasera y delantera de éste con el objetivo de amortiguar y proteger al vehículo en caso de colisión,

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

absorbiendo la energía cinética y empujándola en forma de rebote hacia el centro del choque, consiguiendo así una reducción de daños, pero no de impacto.

### ➤ **Pistones**

Elemento básico para un motor de combustión interna. Es una especie de embolo que se ajusta al interior de las paredes del cilindro por medio de aros flexibles denominados segmentos. La función del pistón es la de dirigir la fuerza generada por la combustión de la mezcla a la biela. Está formado por la cabeza del pistón y la falda. Puede formar parte de motores, bombas y compresores y su fabricación es de una aleación de aluminio.

### ➤ **Radiadores y suspartes**

Es un tipo de emisor de calor. Su función es intercambiar calor del sistema de calefacción para cederlo al ambiente, y es un dispositivo sin partes móviles ni producción de calor. Forma parte de las instalaciones centralizadas de calefacción.

### ➤ **Retenes**

Los retenes son las piezas del automóvil destinadas a mantener la lubricación y obtener la impermeabilidad al agua y al polvo en los órganos mecánicos más solicitados y delicados, especialmente del motor, del cambio y del diferencial, de las ruedas, entre otros. Existen dos importantes categorías de retenes: radiales o frontales para árboles rotatorios, y toroidales (llamados también Oring) para

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

retenciones entre elementos fijos o con movimiento en sentido axial o incluso rotatorio, pero con velocidades relativamente bajas

### ➤ **Silenciadores**

Dispositivo denominado también silencioso, aplicado al tubo de escape de los motores, constituido por una o varias cámaras combinadas de manera que los gases se expansionen gradualmente reduciendo sus pulsaciones y, por tanto, el ruido. En el escape, el ruido es producido por los productos de la combustión al ser expulsados intermitentemente por el cilindro a través de la válvula de escape, a una velocidad muy elevada. La función del silenciador es amortiguar las crestas de velocidad hasta hacer que el flujo en la salida sea lo más constante posible

### ➤ **Templados y laminados (vidrios)**

Ambos son considerados cristales de seguridad producidos con el objetivo de reducir los riesgos en caso de rotura. El vidrio templado se utiliza para los vidrios laterales y traseros de los vehículos, mientras que el vidrio laminado se precisa para los parabrisas

### ➤ **Tubos para caño de escape**

Sirve para evacuar los gases de combustión desde el motor hacia el exterior del vehículo, reduciendo el ruido y la contaminación. Está constituido generalmente por un colector de escape que recoge los gases de escape en salida de los cilindros prolongado por un dispositivo de evacuación.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## ➤ Volantes, columnas y cajas de dirección

Es un tipo de control de dirección en vehículos. Se utilizan en todo tipo de vehículos, desde los automóviles hasta camiones ligeros y pesados. El volante es la parte del sistema de gobierno que es manipulado por el conductor, generando acciones que son las respondidas por el resto del sistema. Esto se logra a través del contacto mecánico directo como los racks y el piñón, con o sin la ayuda de dirección asistida, EPS, o como en algunos coches modernos de producción con la ayuda de los motores controlados por computadora, conocido como dirección de energía eléctrica.

## **2.5 PROCESO PRODUCTIVO**

Según el informe del Gabinete Productivo<sup>1</sup>, la cadena automotriz a nivel doméstico no se integra completamente, sino que existen tres fracciones asociadas entre si y que están relacionadas con actores externos. En este ámbito, el sector tiene empresas armadoras, sistemistas y autopartistas.

La cadena está formada por tres niveles: materias primas e insumos, partes y ensamble.

El nivel de ensamble se encuentra fragmentado en sistemistas y terminales. Los sistemistas se encargan de ensamblar (acoplar dos o más partes) los subconjuntos

---

<sup>1</sup> Gabinete Productivo, República Oriental del Uruguay, Agosto 2008. Cadenas de Valor (I), Cadena Automotriz, Etapa 2, Fase I.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

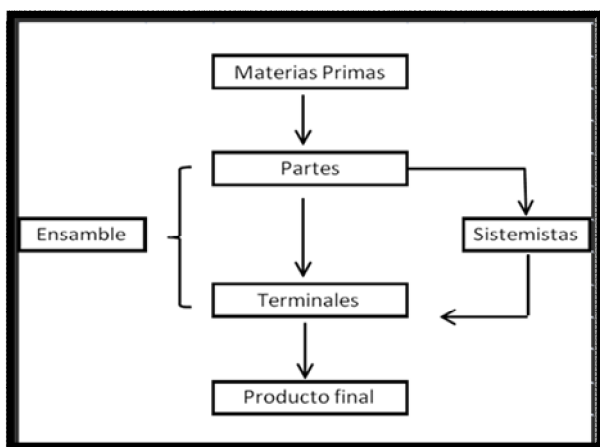
que serán incorporados al producto final y los terminales son los que reúnen los subconjuntos y piezas para ensamblar al producto final.

El segundo nivel es el que se encarga de proporcionar el principal insumo a la actividad de ensamble. Algunas de las actividades de producción están integradas a la actividad de ensamble, sean estas sistemistas o terminales.

A nivel global y regional, la actividad terminal tiene un alto componente logístico y como consecuencia de esto, además de los productos vehiculares, también produce los kits, partes y piezas que luego serán remitidas a las terminales subsidiarias para realizar el ensamblado final.

En los siguientes diagramas, se describe la estructura de producción del sector, la estructura de la cadena de las empresas autopartistas, sistemistas y de las terminales.

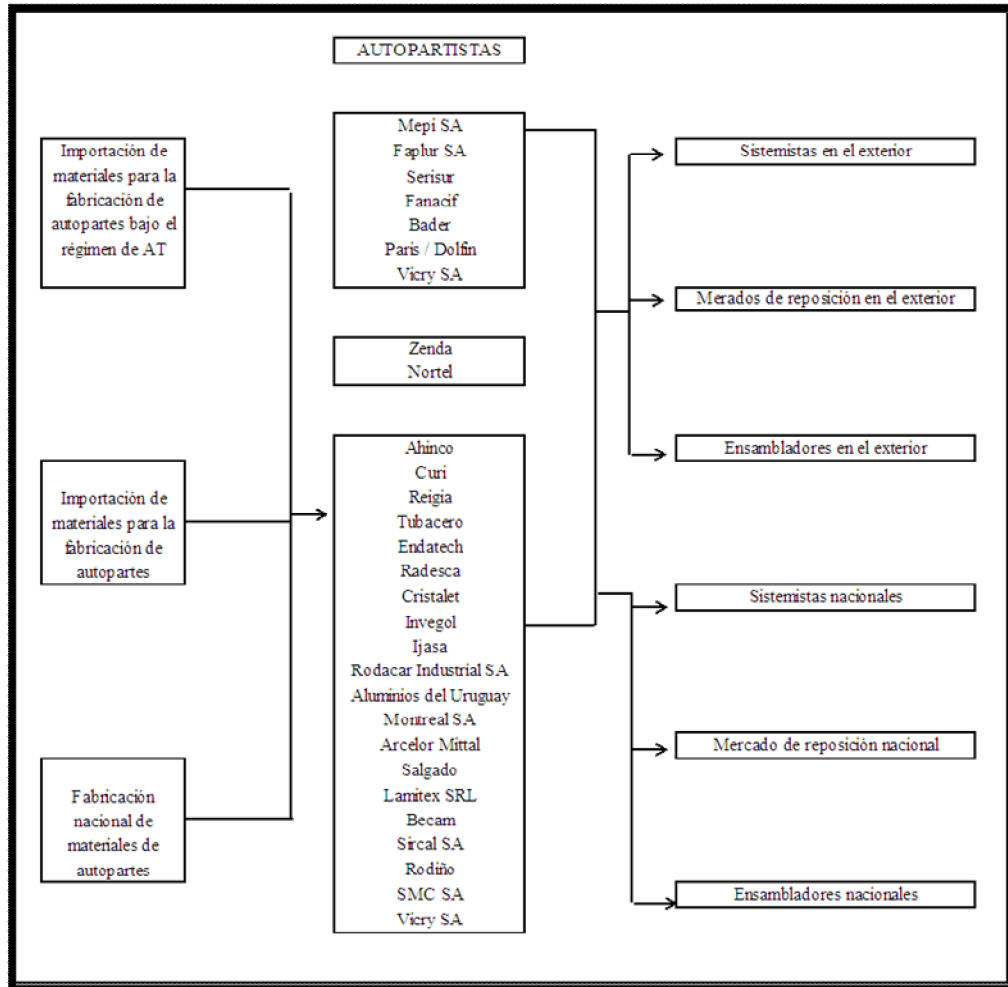
**Diagrama N° 2.1: Estructura de producción.**



Fuente: Gabinete Productivo: Cadena de valor I

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

**Diagrama N° 2.2: Estructura de la cadena automotriz autopartista.**

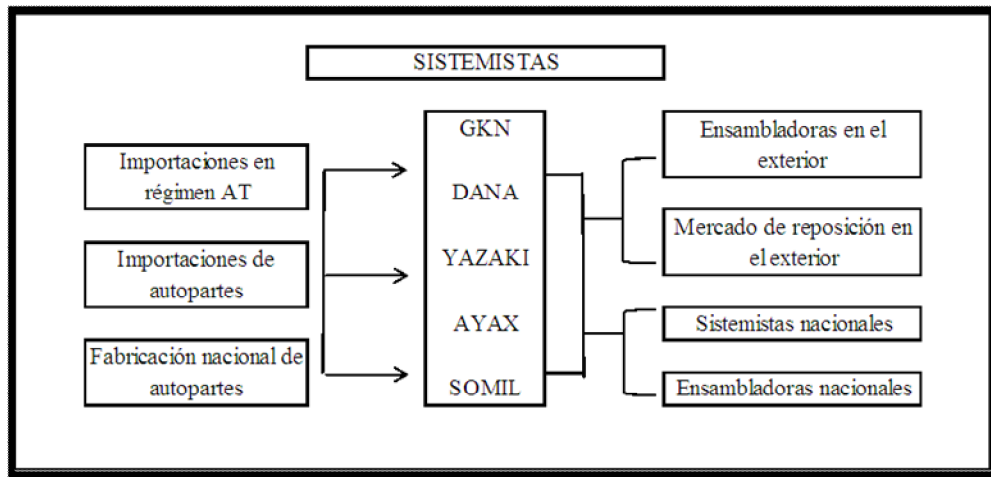


Fuente: Gabinete Productivo: Cadena de valor I



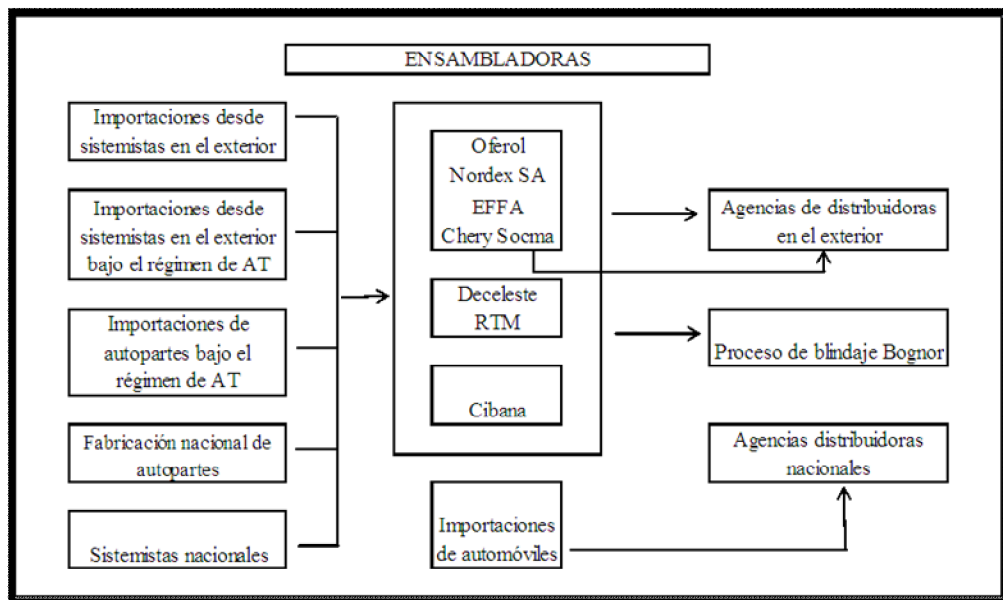
# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

**Diagrama N° 2.3: Estructura de la cadena automotriz sistemistas.**



Fuente: Gabinete Productivo: Cadena de valor I

**Diagrama N° 2.4: Estructura de la cadena automotriz ensambladoras**



Fuente: Gabinete Productivo: Cadena de Valor I

## 2.6 MATERIAS PRIMAS E INSUMOS

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Dadas las limitaciones naturales que posee Uruguay para obtener los distintos tipos de materias primas necesarias para la elaboración de vehículos y sus partes, es que se ve la necesidad de recurrir a otros mercados para disponer de las mismas. Por ello es que se utiliza materia prima de origen nacional e importado de forma combinada.

La mayor parte de las materias primas son de origen Mercosur, aunque algunas empresas también se abastecen en Estados Unidos, Europa y Asia.

Se consideran materias primas de origen nacional a todas aquellas que fueron importadas y que han sido sometidas a algún tipo de procesamiento que modifique su estado original, así como las obtenidas netamente en el país.

El régimen de admisión temporaria(AT) estimula y contribuye a los exportadores de la industria automotriz y autopartista a importar las materias primas desde aquellos países donde la calidad es superior, adquiriéndola a los mismos precios a los que compran los productores de otros países. Esto les permite obtener ganancias en términos de competitividad.

La mayor parte de los insumos utilizados son de origen importado, debido al escaso desarrollo de la industria metalúrgica de nuestro país. Entre ellos se encuentran barras, chapas, perfiles y alambres semielaborados de acero al carbono y aleado; laminados de cobre y sus aleaciones; lingotes de aluminio aleado y de plomo.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Los insumos nacionales son caños de acero con y sin costura, chatarra, ferrosilicios y otras ferroaleaciones. Las herramientas utilizadas para el corte son en su mayoría de origen importado, sin embargo los moldes, matrices y coquillas son de fabricación nacional.

### **2.7 TECNOLOGIA**

Un factor clave para el desarrollo industrial es la apertura del mercado, ya que un mercado amplio promueve la creación de empresas industriales, posibilita que su dimensión se ajuste a las escalas requeridas para la producción a costos óptimos y permite un alto grado de utilización de la capacidad instalada. Por el contrario un mercado restringido produce efectos inversos, desalienta la industrialización, limita el tamaño de las empresas y puede fomentar situaciones de ociosidad de los recursos empleados.

A partir de la posibilidad de colocar productos a través de la integración y compensación, es que surge para las empresas la oportunidad de aumentar sus volúmenes de venta y mejorar la eficiencia de su producción. Para poder sustentar el aumento de las ventas es necesario avanzar en materia tecnológica.

- Tecnología joven: es aquella de difícil acceso, tiene un alto costo y para obtenerla es necesario invertir gastos de investigación y desarrollo.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Tecnología madura: esta también tiene un alto costo y además presenta problemas para su adaptación. Es copiable pero no adaptable, es una tecnología probada con un cierto grado de liquidez.
- Tecnología decadente: es la más accesible, ya que no tiene un alto costo pero no es adaptable.

En nuestro país, la tecnología empleada por el sector depende de la maquinaria que se importa, ya que no contamos con una industria metálica pesada. En el sector encontramos una alta heterogeneidad en la tecnología utilizada, existen empresas que invierten año a año así como otras que trabajan con maquinaria de muchos años de antigüedad.

Por lo general, las empresas que abastecen el mercado de armadoras poseen un nivel tecnológico superior respecto a las que abastecen el mercado de reposición, dado que las exigencias de las primeras son superiores al de estas últimas.

Cuando una empresa pertenece a una multinacional, o es proveedor autorizado, independientemente del mercado al que abastezca (de armadoras o de reposición), tiene un acceso más fácil a la tecnología que las empresas nacionales.

Debido a que nuestro mercado interno es reducido y a la diversidad de modelos de vehículos en plaza, es que nos vemos obligados a producir en base a líneas de productos diversificados para abastecer el mercado interno, aumentando con esto el costo de los mismos. Todas aquellas empresas que carecen de flexibilidad

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

tecnológica, se enfrentan a un alto costo de producción derivado de las detenciones para el cambio de matricería y otras tareas accesorias.

Dada la gran cantidad de competidores que operan en el ámbito del Mercosur, podemos decir que hay otras firmas con igual o mayor tecnología a las instaladas en nuestro país. Esto depende en gran parte por la escala de producción empleada, la que en Uruguay es pequeña. Además, si bien la tecnología utilizada por las empresas uruguayas es la adecuada para los niveles de producción empleados, existe capacidad ociosa, esto es que existe maquinaria que no está siendo utilizada ya que el mercado no justifica una mayor producción.

La certificación de calidad exigida a nivel internacional es otro factor que influye en el grado de actualización tecnológica, esto ha llevado a que muchas de las empresas pertenecientes al sector emprendan programas de calidad obteniendo la certificación ISO. Esto tiene una alta relación con las estrategias utilizadas por las empresas para su penetración en el Mercosur, así como en el resto del mundo.

### **2.8 LOCALIZACION.**

Los fabricantes ejercen fuertes presiones frente a sus proveedores, exigiendo volúmenes y entregas en determinados lugares. Éstos, exigen a sus proveedores instalarse cerca o hasta en el mismo predio de la ensambladora. Es por esto que la mayor parte de las empresas autopartistas se encuentran concentradas

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

geográficamente en los departamentos del sur del país, principalmente en Montevideo.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 3. ANÁLISIS DEL MERCADO

El sector automotriz es considerado como uno de los sectores mas globalizados a nivel internacional. Presenta un alto grado de concentración a nivel de empresas productoras, ya que pocas dominan la producción y el comercio mundial del sector.

Se encuentra muy vinculado a las empresas suministradoras de autopartes que operan como subcontratistas de los fabricantes de automóviles y contribuyen con casi el 75% del valor de fabricación de las unidades terminadas.

Esta vinculación se puede explicar por la alta variedad de piezas, partes y accesorios que demanda la producción de cada unidad. En la producción de un automóvil se calcula que se insumen en promedio más de 30 mil componentes, en el cual participan entre 100 y 200 proveedores, de los cuales solo 30 incorporan el mayor valor añadido del producto.

El sector de autopartes está integrado por un conjunto de subsectores que tienen en común el destino final de la producción. Sus ventas tienen dos destinos, el mercado de autopartes o mercado de reposición (aftermarket), y el mercado de las plantas armadoras o ensambladoras de automóviles. Cada uno de estos se abren en consumo interno y exportación.

La industria de autopartes, al ser proveedora de la industria armadora, comparte con ella su potencial dinámico que se relaciona con su alto poder de

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

encadenamiento a nivel industrial que caracteriza al sector. Es por esto que la política económica sectorial y la fuerte regulación que caracteriza al sector son determinantes importantes del desempeño y de las perspectivas de expansión de sus empresas.

La industria automotriz cuenta con características propias que influyen en la economía y en el desarrollo de los países. Entre ellas:

- Requiere grandes inversiones de capital con destino a la infraestructura, tecnología y maquinaria.
- Utilización de técnicas de producción a gran escala basadas en la mecanización y automatización.
- Heterogeneidad de los productos, no solo en los insumos utilizados sino también en los procesos de producción. La industria automotriz requiere del desarrollo de otros sectores que le proveen los insumos necesarios para su producción. Uno de los más relevantes es el sector de la metalúrgica y metalmecánica debido al número de partes y piezas de carácter mecánico y metálico que forman un vehículo, las cuales requieren de mayores inversiones y tecnologías más avanzadas. Dentro de la industria automotriz también se desarrollan otros subsectores entre ellos, de caucho, plástico, tapizados, pintura, vidrios entre otros. Todos estos aportan distintos componentes que pasaran a formar parte del vehículo.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Exigencia de altos niveles de calidad tecnológica en la fabricación, esto promueve la capacidad técnica y profesional así como la necesidad de contar con mano de obra calificada.
- Dos mercados bien diferenciados: el consumo interno y la exportación.
- Escasa integración vertical. Los distintos subsectores tienen más relación con los mercados externos que entre sí.

En los últimos años han aparecido algunas tendencias a nivel global que tienen como objetivo principal ganar competitividad reduciendo costos y aumentando la variedad que contribuyen con la cadena de valor y con la internacionalización de los productos. Estas tendencias son conocidas como:

- ***Commonolisation:*** implica extender el uso de plataformas comunes (como plataforma se entiende el chasis, la suspensión, transmisión y el espacio en donde se inserta el motor), así como todos los componentes mecánicos más importantes, a una escala global y concentrar todas las actividades de diseño del producto en pocas localizaciones. Con esto se logra no solo un uso más eficiente de los fondos asignados sino también acelerar el lanzamiento de nuevos modelos. Además, se aumentan las posibilidades de crear economías de escala así como también las economías de alcance ya que con pequeñas modificaciones en los procesos productivos se podrían producir distintos modelos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El proceso de innovación se encuentra concentrado en los países centrales y los países emergentes utilizarán los mismos diseños no produciendo ellos nuevos diseños.

La necesidad de estandarizar los componentes usados en las diferentes subsidiarias terminales implicó que las empresas autopartistas se hayan internacionalizado.

- **Modularisation:** esta significa pensar en el automóvil como un sistema que puede ser reconfigurado a partir de modificar los subsistemas que lo componen. Implica asignar mayores responsabilidades a los proveedores de los subsistemas con quienes las terminales tienen una relación cada vez más simbólica, esto es debido a que realizan actividades involucradas en la generación de nuevos modelos. Por este motivo es que en vez de aumentar el número de proveedores, se busca aumentar las relaciones a largo plazo con un menor número de ellos con el objetivo de reducir costos. Al delegar la producción en los proveedores, las terminales se especializan en las actividades de diseño.

Las terminales intentan abastecerse de los mismos proveedores en cualquier localización en donde decidan producir y puedan ejercer su poder monopolístico para reorganizar la cadena de valor. Esto implica la transnacionalización de las empresas autopartistas.

- **Global Sourcing:** la internacionalización de las empresas autopartistas lleva a que éstas se relacionen vía participación accionaria en las empresas terminales. Esta escala de producción es predominante para ganar eficiencia, y la

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

producción de autopartes se concentra en pocos lugares desde donde se distribuye al resto.

Con respecto al conocimiento, las actividades de diseño e innovación están centralizadas en las casas matrices dada la alta necesidad tecnológica en los procesos de producción, lo que hace más difícil que esta se desarrolle en los países emergentes.

En relación al empleo, el objetivo es lograr localmente la producción de autopartes, pero debido a la liberación comercial muchas de ellas han dejado de producirse en varios países.

La especialización ofrece la posibilidad de exportar una mayor cantidad, pero a la misma vez esta la necesidad de importar los modelos no producidos para satisfacer la demanda doméstica. En este escenario, la balanza comercial dependerá de cuán competitiva sea la producción de vehículos y sus partes.

En los países desarrollados, los gobiernos tienen la capacidad de establecer marcos regulatorios y un esquema de incentivos que tienden a incrementar las inversiones en el sector; sin embargo, en los acuerdos de integración como el Mercosur todavía se siguen implementando medidas como reglas de origen o mínimos de contenido regional para acceder a las preferencias arancelarias en el comercio intra- bloque, a través de los cuales se otorgan estímulos a las empresas autopartistas instaladas en cada bloque.

En el Mercosur, los países miembros comenzaron a recibir inversiones automotrices que buscaban aprovechar las ventajas de un mercado protegido

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

donde se abre la posibilidad de insertarse en nuevos escenarios de integración a nivel global en la industria y continuar atrayendo nuevas inversiones. Argentina y Brasil son los mayores productores del mercado en este sector dentro del Mercosur, no solo en términos culturales y socioeconómicos sino en cuanto a la regulación existente para el sector. Es por esto que la complementación entre empresas subsidiarias de ambos países facilita el aprovechamiento de las escalas de producción y como consecuencia permitiría lograr una eficacia productiva global en ellos. Para lograr esto, las subsidiarias deberían diseñar estrategias inteligentes que les permita aprovechar la escala a la que tienen acceso en el mercado, pero buscando a la vez ingresar en el mercado internacional mediante procesos de especialización que les permitan ganar competitividad a nivel global.

A nivel regional, antes de la creación del MERCOSUR, tanto Argentina como Brasil negociaron para establecer una Política Automotriz Común. El primer acuerdo especial que regula el comercio automotriz bilateral entre Argentina y Brasil fue firmado en el año 1988, en el cual se establecen los cupos de intercambio para vehículos y autopartes con arancel cero.

En el transcurso de la década de los años 90, el Mercosur fue tomando participación dentro del mercado mundial, donde desarrolló ciertas características que fueron propicias para el negocio. Entre ellas:

- Mercado potencial: dentro de la región se produce el 4% de la producción mundial de automóviles. Las perspectivas de crecimiento del mercado automotor dentro del Mercosur son las más altas a nivel mundial.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Inversión extranjera directa en el sector: el Mercosur es un centro de interés estratégico considerado por las empresas automotrices europeas y norteamericanas que operan en la región, como un área de importancia en la competencia en el mercado mundial. Tanto Argentina como Brasil han adquirido un tamaño atractivo y han aumentado su importancia a nivel estratégico para el desarrollo de las actividades de la corporación.
- Concentración de la producción en algunos polos industriales: entre estos se pueden destacar en Brasil, los estados de San Pablo, Río de Janeiro, Minas de Gerais. En Argentina, Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.
- Formas de producción: en Uruguay, la etapa de ensamblado se realiza en su mayoría, a partir de insumos importados bajo el régimen de AT. Además, podemos destacar la especialización de la producción en series cortas, que son las más apropiadas para la exportación, dadas nuestras posibilidades.
- Evolución de la producción regional y comercio intrabloque: la producción mundial creció 6,2 % entre los años 1990 y 1996, mientras que en Argentina este aumento fue de 213% y en Brasil 97%. En relación a la producción a nivel local, en Argentina se pasó de autoconsumir el 99% en el año 90, al 53% en el año 1997, el restante 47% era exportado. El principal destino de las exportaciones es Brasil. El mercado local de Brasil, absorbe el 80% de su producción, mientras que el restante 20% es exportado. Dentro de estas exportaciones, el 40% se dirige a Argentina.

En sus inicios, el Mercosur se posicionaba como un mercado regional casi cerrado al resto del mundo. Esto llevó a que muchas de las empresas automotrices

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

internacionales, decidieran instalarse en la región, no solo con el objetivo de producir para abastecer el mercado interno del país en el que se instalen, sino también para abastecer a toda la región considerándola como un todo.

El régimen automotriz aplicado a partir del año 1991 tenía como objetivo la apertura comercial para la importación así como un conjunto de incentivos, tanto a las inversiones como a las exportaciones. Se pretendía mediante el desarrollo de la industria, los vehículos y sus autopartes fueran fabricados a escalas eficientes y con estándares de calidad, precios internacionalmente competitivos, para lograr ser accesibles al consumo nacional y acceder a la inserción del sector en el mercado internacional.

Este régimen se basaba en la liberalización de las importaciones así como también por un régimen de compensación que permitía un acceso a aranceles preferenciales para las fábricas, en la importación de autopartes y vehículos terminados. Respecto a los aranceles de las partes, las de extrazona utilizadas para la producción se podían importar al 2% y las pertenecientes de Brasil al 0%. En cuanto al arancel para los vehículos, había un cupo para la importación, de aproximadamente el 10% de la producción nacional, para las empresas no radicadas. Mientras que las empresas radicadas podían importar con un arancel preferencial del 2%, y el resto importaba con un arancel general del 35%.

Según una investigación realizada por el Centro Argentino de Estudios Internacionales en el año 2006, la Política Automotriz del Mercosur (PAM) es una iniciativa de los gobiernos de Argentina y Brasil, que tiende a armonizar los

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

contextos normativos en cada uno de los países miembros del Mercosur con el objetivo de consolidar una industria automotriz y autopartista capaz de proyectarse hacia terceros mercados.

En un marco en el cual se han dado fuertes asimetrías estructurales entre los socios que han sido profundizadas por diferentes crisis, la apertura del sector acordada por ellos, parece inviable. Esto es debido a los diferentes tamaños de cada mercado, diferentes escalas de producción, flujos de inversiones, financiamiento y créditos dispares que los gobiernos no han podido consolidar para programar una integración equitativa.

### **3.1 ESTUDIO DE MERCADO A NIVEL NACIONAL.**

La industria automotriz en Uruguay transitó por un proceso de sustitución de las importaciones desde la década de los setenta hasta los años noventa. A partir de este periodo, la industria se orienta a producir vehículos y sus partes destinados al mercado local, ya que se enfrentaba a fuertes limitaciones para importar. Entre ellas, algunas prohibiciones y aranceles altos así como requisitos de contenido local para promover la producción interna de autopartes.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El Decreto 326/66 establece un régimen de importación de conjuntos, partes y piezas destinadas al armado y montaje de vehículos automotores y su complementación con partes de producción nacional con el objetivo de disminuir el precio de origen y ahorrar divisas, disminuir el gastos de fletes, aumentar el empleo, mayor aprovechamiento de la capacidad instalada en las plantas de montaje existentes y en la industria proveedora de partes y piezas. Para lograr estos objetivos se modifica el régimen de importación vigente prohibiéndose la importación de determinados artículos como ser cámaras, cubiertas, vidrios planos, artículos de tapicería, fomentando con esto la producción nacional de dichos productos. Además, se establece un régimen que permite la importación de kits desarmados, permitiendo con ello aumentar el ensamble a nivel nacional y se crean incentivos económicos que permitan la utilización de otras partes y piezas de fabricación en el país.

Dado que estas disposiciones no lograron superar las limitaciones consideradas en el Decreto 326/66 ya que la capacidad instalada supera la demanda de consumidores generando capacidad ociosa y continuaban existiendo dificultades en la operativa en funcionamiento del régimen, se crea el Decreto 369/68 que establece algunas modificaciones. Entre ellas, las importaciones provenientes de países miembros de la ALALC se consideran de producción nacional a los efectos de la aplicación del régimen establecido en el Dto. 326/66. Además el valor CIF de las importaciones realizadas por las empresas desde un país perteneciente a la ALALC no podrá superar el valor FOB de las exportaciones de partes o piezas que la empresa realice a ese país en el plazo de 12 meses.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el año 1969 con el Dto. 547/69 la Comisión de la Industria Automotriz modifica el régimen regulador con el objetivo de disminuir el número de modelos de vehículos que se ensamblan en el país, implantar un sistema desintegración nacional mínimo obligatorio, crear un sistema de intercambio compensado dentro del sector automotriz con industrias de otros países y abrir el registro de componentes automotores fabricados en el país.

A mediados de esta década, a través de acuerdos con Argentina y Brasil, CAUCE (1971) y PEC (1975) respectivamente, se otorgan preferencias arancelarias a Uruguay que consistían en la importación de vehículos automotores, partes y piezas libres de aranceles, con la limitación del establecimiento de cupos.

En el año 1976 a través del Dto. 698/75 se racionalizó la oferta de automóviles armados en Uruguay a efectos de uniformizar el parque y mejorar la escala de producción de las plantas de ensamblado y fabricación de autopiezas. Con esto surgió la “carrera de los diez modelos”, la cual consistía en que los diez mejores modelos clasificados según las ventas al público entre los años 1977 y 1979, fueran las que mantuvieran la fabricación de automóviles en nuestro país a partir del año 1980.

En abril de ese año, con el Dto. 232/80, se anuló la carrera de los diez modelos y se autorizó la importación de automóviles armados en origen hasta 1.600 cm<sup>3</sup>, sin exigir el régimen compensatorio de las exportaciones. A su vez, se redujo el porcentaje de integración de partes nacionales.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En los años 80, se libera la importación de autos armados de origen, se reducen a cero los aranceles sobre kits y se disminuye el porcentaje de integración de partes nacionales y exportaciones compensatorias. Entre el año 1985 y 1990 se restituye la integración de partes de vehículos nacionales y se amplían las exportaciones compensatorias. Esta libre importación de vehículos implicó un golpe fuerte para la industria armadora del país y como consecuencia para la industria de autopartes proveedoras del mismo, donde la gran mayoría de empresas armadoras pasaron a ser empresas importadoras.

Durante el periodo 1985 y 1990 se restituye la integración de partes en vehículos nacionales estableciéndose que los vehículos armados en Uruguay debían de contener un mínimo de componentes de autopartes locales y se amplían las exportaciones compensatorias. En ese momento se encontraban operando como empresas ensambladoras a Sevel, General Motors, Nordex y Ajax.

A partir del año 1991 de inicia un proceso de desregulación, eliminándose gradualmente la exigencia de integración de autopartes nacionales, así como las exportaciones compensatorias, asimismo se disminuyó el arancel extra- zona, lo que no justificaba el mantenimiento de la industria armadora en Uruguay.

En el año 1992, con el objetivo de propiciar la reconversión hacia la exportación, se promueve la venta de vehículos automotores hacia otros mercados previamente identificados. El Dto 316/92 autoriza a quien exporta un dólar de vehículos o autopartes considerando los valores FOB declarados en la aduana, a importar su equivalente en vehículos nuevos armados en origen con igual valor considerando

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

los el valor CIF, con una preferencia arancelaria de 10 puntos en la TGA. Esta norma se ha prorrogado hasta que el PAM sea adoptado por los países del Mercosur.

Existe también un beneficio consistente en la devolución de impuestos indirectos a las exportaciones realizadas por el sector, con la limitación de que no se puede hacer uso de los dos beneficios en forma simultánea.

La industria automotriz en Uruguay se reconvirtió a partir de la entrada en vigencia del acuerdo del Mercosur, ya que los cambios en la regulación hicieron que la proyección productiva de la industria automotriz se ajustara a la dinámica de la integración regional. En la industria armadora, esta reestructuración implicó que la producción de vehículos se realice en series cortas y de productos complementarios a los fabricados en Argentina y Brasil (principales productores del bloque).

Este proceso ocurrido con el comienzo del Mercosur redujo el peso del sector de autopartes y cambió la canasta de productos que se producían a nivel local. La producción de autopartes depende altamente del sector terminal.

Según la investigación de Red Mercosur, a partir de la creación del Mercosur, se pueden identificar en nuestro país tres etapas por las que pasaron los países del bloque:

- 1990 a 1993: la fabricación de vehículos se realizaba para el mercado interno, se exportaba menos del 10% de la producción. A partir de aquí, se

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

liberaliza el comercio y entran a operar los acuerdos firmados en el marco del Mercosur.

- 1994 a 2004: desde el inicio del Mercosur hasta el año 2001, la industria mantiene un cierto nivel de producción destinado a la región, principalmente Argentina, donde el mercado interno absorbe menos del 10% de la producción. El uso del régimen de admisión temporaria explica este aumento en el volumen de las exportaciones.

La crisis de 2001 – 2002 marca el fin de esta etapa y a partir del año 2003 comienza un periodo recesivo tanto para el mercado interno uruguayo como el argentino, principal destino de nuestra producción.

- A partir del año 2005: el sector comienza a recuperarse, aparecen nuevos productos, nuevos inversores y nuevos mercados de destino.

El punto clave es analizar si las estrategias utilizadas por las empresas son ofensivas o defensivas. Una estrategia defensiva es aquella utilizada para la sobrevivencia frente al impacto de apertura; por el contrario una estrategia ofensiva tiende a incorporar tecnología a través de nuevas inversiones y la búsqueda de nuevos mercados.

La crisis de la región trajo como consecuencia un descenso importante de la demanda de automóviles, impactando esto en el mercado de las empresas armadoras uruguayas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### 3.2 EMPRESAS QUE OPERAN EN EL MERCADO

La fabricación de autopartes está destinada al abastecimiento del mercado de reposición (aftermarket), al mercado de armadoras o ensambladoras de vehículos y a la exportación, abarcando esta última los dos mercados mencionados anteriormente (mercado de reposición y el mercado de armadoras).

#### a) *Mercado de reposición*

Este mercado consiste en la venta de repuestos para el parque automotor en circulación, dependiendo de su tamaño y antigüedad. La venta de vehículos nuevos con el paso de los años se transforma en la venta de repuestos para los mismos.

En la década de los 90, la venta de autos nuevos tuvo un importante aumento como consecuencia del crecimiento en el tamaño del mercado local surgido por la reducción en el precio de los automóviles y a un contexto macroeconómico expansivo. La aceleración de la apertura comercial entre 1990 y 1994, mediante la reducción arancelaria y los acuerdos regionales, así como la situación cambiaria, abarataron de forma sensible los precios de todos aquellos bienes que se comercializaban en el mercado internacional de forma que tanto por efecto precio como por el incremento del ingreso real, provocaron una expansión en la demanda.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 3.1: Evolución de las ventas de vehículos 0 km en unidades.**

<b>Año</b>	<b>Ventas en unidades</b>	<b>Año</b>	<b>Ventas en unidades</b>
1990	13.779	2001	14.228
1991	16.874	2002	5.212
1992	24.126	2003	4.365
1993	31.652	2004	9.401
1994	26.572	2005	15.408
1995	29.973	2006	15.155
1996	26.814	2007	19.072
1997	33.688	2008	25.942
1998	36.711	2009	25.902
1999	19.570	2010	42.201
2000	17.497	2011	51.842

Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos de Autoblog.

De acuerdo a la información brindada por el cuadro que antecede, el promedio de unidades cero kilometro vendidas en el mercado local incrementaron de manera notoria, tomando sus máximos valores en los años 1997 y 1998. En el año 1999 las ventas cayeron como consecuencia de la recesión en la región (Argentina y Uruguay) y la incertidumbre relacionada con las elecciones de finales del mismo año.

Este aumento en las ventas surge a partir de los diferentes acuerdos comerciales realizados entre Uruguay y los países miembros del Mercosur, siendo Argentina el principal mercado de destino de los bienes automotores. Como consecuencia de la recesión económica en la región, principalmente en Argentina y Uruguay, es que las ventas disminuyen en el periodo 1999- 2001. La crisis ocurrida en nuestro país en el año 2002 hace que las ventas de automóviles continúen cayendo entre el

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

2002 y 2003. Recién a partir del año 2004, las ventas comienzan a aumentar debido a la recuperación económica general en la región aumentando año a año de manera significativa, tomando sus máximos valores en los años 2010 y 2011.

Las empresas autopartistas de capital nacional mayormente se orientaron al mercado de reposición, con baja tendencia a exportar. Sus principales vínculos se encuentran con las empresas armadoras locales, por lo que tuvieron que enfrentar serios problemas con el cierre de la actividad de estas plantas, así como también por el hecho de que producen diferentes tipos de bienes en la mayoría de los casos con un alto componente de insumos importados.

Pocas empresas de autopartes tienen su producción integrada con empresas armadoras, entre ellas podemos mencionar a GKN y Dana Internacional que producen para el mercado nacional aprovechando el régimen de AT y cumplen con las condiciones de precio y calidad establecidas por empresas armadoras a nivel internacional.

Entre el grupo de autopartistas, se pueden diferenciar las empresas que producen asientos de cueros para automóviles, ya que las mismas cuentan con una ventaja natural de producción de su insumo básico en el país, así como el desarrollo del sector curtidos que les ha permitido competir internacionalmente utilizando también materia prima importada.

El principal mercado de este bien es Alemania para las filiales Bader Leather y Zenda Leather, éstas se especializan en dicho producto y se encuentran vinculadas a las empresas armadoras alemanas. Las exportaciones de cueros para asientos y

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

para tapizados de otras partes del vehículo representan un porcentaje importante de las exportaciones del sector.

### **b) Mercado de armadoras.**

La producción nacional de sector automotor se vió fuertemente afectada por los cambios ocurridos en el funcionamiento del mercado, ya que la producción es alterada por la demanda regional y por cambios ocurridos en el marco regulatorio del sector.

Con la entrada en vigencia del Mercosur muchas de las plantas automotrices instaladas en el año 90 cerraron. Entre ellas, Ford, General Motors, Toyota, Fiat, Mercedes Benz, BMW y Volkswagen.

De las diez plantas terminales automotrices con cierto grado de actividad industrial, solo quedan dos operando en el año 98.

Nordex SA, empresa de capital nacional, ha estado asociada con las marcas francesas Renault y Citroën desde el año 1964, actualmente comercializa vehículos Renault al Mercosur.

Oferol SA surge a partir de la planta propiedad de Sevel - Uruguay SA cuyo principal mercado de exportación es Argentina. En la actualidad comparte la planta con la empresa Bognor SA que es de los mismos dueños y se dedica al blindaje de automóviles.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el sector de autopartes conviven empresas nacionales que abastecen principalmente el mercado interno de reposición y empresas extranjeras que se encuentran focalizadas principalmente en la exportación.

Las empresas autopartistas que venden en el mercado local son escasas debido a que las exigencias de la industria con relación a los proveedores son cada vez mayores. Para poder vender a la industria armadora es necesario formar parte de la firma que otorga la licencia y cumplir con todos los requisitos de certificación de calidad que esta exige, siendo éstos barreras para las empresas que deseen abastecer la industria armadora.

También existen empresas autopartistas que abastecen de forma indirecta a la industria armadora, a través del abastecimiento a empresas autopartistas más grandes que son proveedoras de la industria armadora. En este caso si bien las exigencias son menores también se requiere obtener certificación de calidad.

El número de empresas armadoras disminuyó en la década de los 90 debido a la caída en la producción de vehículos automóviles. Como consecuencia de la desregulación del sector automotriz, se eliminaron los requisitos de integración regional obligatoria y de las exportaciones compensatorias, lo que provocó una menor demanda de autopartes por parte de las armadoras que continúan operando en el mercado hasta ese entonces; por último, las exigencias de la industria armadora a nivel de los proveedores cada vez son mayores, anteriormente no se exigía ninguno de los dos requisitos (pertenecer al panel de proveedores de la calidad).

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El desarrollo del sector de autopartes se integra y forma parte de las estrategias de las empresas armadoras, por lo que todas aquellas empresas que no tienen un vínculo directo con las plantas armadoras tienen dificultades para competir, por lo que terminan fabricando repuestos sustitutos, en muchos casos de baja calidad, ya que para obtener la certificación de calidad necesitan de asistencia técnica y transferencia tecnológica por parte de las empresas o integrar un grupo autopartista internacional asociado a una empresa transnacional automotriz.

En la actualidad, en Uruguay se encuentran operando cuatro empresas ensambladoras, Nordex SA, Bognor SA (ex Oferol SA), EFFA SA y Chery. Estas importan autopartes desde sus casas matrices y luego incorporan componentes de fabricación nacional para el ensamblado de vehículos.

La capacidad instalada en nuestro país es de 40 mil vehículos por año, que en comparación con Argentina (900 mil unidades) y Brasil (4 millones) hace necesario que Uruguay defina una política diferente a la de estos. Esta consiste en la producción de aquellos bienes que para Argentina y Brasil es costoso producir, por ser productos de nicho, de inicio o fin de línea, en los cuales se requieren series cortas de producción. Por lo tanto, Uruguay se posiciona en la región con plantas que producen series cortas, esto es el armado de modelos especiales que requieren mayor especialización y flexibilidad para adaptar la forma de producción.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **3.3 IMPORTACIONES**

La mayor parte de las importaciones del sector automotor y sus partes es originaria de la región; más del 50% de las mismas son de origen Mercosur (provenientes desde Argentina y Brasil), alrededor del 30% lo hace desde la Unión Europea y el resto proviene de países asiáticos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 3.2 Importaciones de la industria automotriz 1990 – 2011  
(expresado en millones de dólares)**

<b>Año</b>	<b>MERCOSUR</b>	<b>RM</b>	<b>Total</b>
1990	66,02%	33,98%	100%
1991	61,96%	38,04%	100%
1992	52,56%	47,44%	100%
1993	49,81%	50,19%	100%
1994	59,77%	40,23%	100%
1995	50,32%	49,68%	100%
1996	50,12%	49,88%	100%
1997	50,34%	49,66%	100%
1998	52,08%	47,92%	100%
1999	46,20%	53,80%	100%
2000	49,80%	50,20%	100%
2001	49,38%	50,62%	100%
2002	43,43%	56,57%	100%
2003	58,47%	41,53%	100%
2004	68,58%	31,42%	100%
2005	74,39%	25,61%	100%
2006	66,60%	33,40%	100%
2007	59,00%	41,00%	100%
2008	52,00%	48,00%	100%
2009	48,00%	52,00%	100%
2010	53,00%	47,00%	100%
2011	56,00%	44,00%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de comercio exterior.

De la misma forma que las exportaciones, las importaciones de vehículos y autopartes también se encuentran concentradas en pocos productos. Los principales productos importados son los vehículos para el transporte de personas y de mercadería.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Para efectuar el análisis de la evolución de las importaciones de autopartes, tomamos en cuenta las autopartes del sector metalúrgica y metalmecánica, ya que este subsector es considerado el más importante de todos los que engloba el sector autopartista. Según la codificación NCM (Nomenclatura Común del Mercosur), esta información se encuentra agrupada dentro del capítulo 87 – Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

**Cuadro N° 3.3 Importaciones de las principales autopartes (expresado en miles de dólares)**

Año	8706 Chasis para vehículos automóviles	8707 Carrocerías para vehículos automóviles	8708 Partes y accesorios para vehículos automóviles (incluye kits)	Total
1991	59	104	103.984	104.147
1992	0	116	115.795	115.911
1993	30	191	120.156	120.377
1994	81	279	172.274	172.634
1995	18	532	81.959	82.509
1996	0	804	56.158	56.962
1997	0	453	82.268	82.721
1998	0	280	136.120	136.400
1999	sin datos	sin datos	102.113	102.113
2000	sin datos	sin datos	sin datos	sin datos
2001	1	252	86.328	86.581
2002	0	216	45.506	45.722
2003	0	71.834	29.191	101.025
2004	0	77.154	49.475	126.629
2005	66.619	525.348	63.299	655.266
2006	0	470	100.691	101.161
2007	125	455	111.811	112.391
2008	38	2.438	155.487	157.963
2009	0	434	106.989	107.423
2010	0	699	187.541	188.240
2011	813	1.553	266.536	268.902

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de comercio exterior.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Cuando se analizan las importaciones de autopartes hay que tener en cuenta que un alto porcentaje de las mismas se realiza bajo el régimen de AT, por lo que su destino no es el mercado local sino la reexportación. Es por esto que, existe una importante correlación entre las importaciones realizadas bajo dicho régimen y las exportaciones por parte de las empresas sistemistas o terminales.

Actualmente operan en el mercado tres empresas que concentran casi la totalidad de las importaciones realizadas bajo AT. Estas son Santa Rosa Automotores (NORDEX SA), GKN Driveline y Talesol.

En el siguiente cuadro se muestran los principales países desde los cuales Uruguay importa autopartes. Tal como surge del mismo Brasil es uno de los principales países de orígenes de estas compras, seguido por Francia, Argentina, Estados Unidos entre otros.

**Cuadro N° 3.4: Origen de las importaciones de autopartes en el periodo  
2001 – 2009 en porcentaje.**

Países	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Brasil	19	30	49	46	53	46	50	44	40
Argentina	10	9	7	7	8	13	9	8	8
Alemania	1	2	2	3	2	1	1	2	2
Japón	1	1	3	3	2	7	7	8	8
Francia	56	40	11	15	22	7	3	6	4
EE.UU	4	8	11	10	6	4	5	5	6
España	1	2	3	5	1	2	2	1	1
Italia	2	3	2	1	1	2	1	1	1
Corea del SUR	3	2	4	5	1	2	2	3	3
Otros	3	3	8	5	4	16	20	22	27
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de comercio exterior.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 3.4 EXPORTACIONES

El destino de las ventas del sector ha sido variado a lo largo del tiempo. Al inicio de la década de los noventa, la mayor parte de la producción era destinada a abastecer el mercado interno. A partir de año 1994, la situación se revirtió y se comenzó a exportar la mayor parte de la producción, donde solamente menos del 10% era absorbido por el mercado interno.

Los principales factores que llevaron a esta situación fueron el contexto macroeconómico expansivo y una reducción en el precio relativo de los vehículos automóviles derivado de la apertura de la economía. Esto provocó un aumento de la demanda interna de automóviles, así como una opción de expansión para las empresas fabricantes nacionales.

El patrón de comercio internacional del sector automotor muestra una importante concentración de las exportaciones a nivel regional. Entre los años 1990 y 2006, más del 80% de las exportaciones tenían este destino, con la excepción que entre los años 2003 y 2005, cuando las exportaciones se redujeron, más del 30% de las mismas fueron destinadas al mercado europeo. Esto se debió a la fuerte contracción de las ventas de vehículos y sus partes, así como al incremento de exportaciones de cueros cortados para los asientos de los mismos, que en su mayoría son exportados a Alemania.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Gráfica N° 3.1: Evolución de las exportaciones de la industria automotriz (En millones de dólares)**



Fuente: elaboración propia en base a datos de comercio exterior.

De acuerdo a la evolución presentada en la gráfica N° 3.1, en el inicio de la década la mayor parte de los vehículos fabricados en el país se destinaban a abastecer el mercado interno, donde se exportaba menos del 10% de la producción. A partir del año 1992, las exportaciones del sector comienzan a aumentar debido a los cambios regulatorios del sector, con los cuales hay un descenso de las tarifas arancelarias para la importación de vehículos (reduciéndose la misma de 40 a 20%) y la eliminación de los requisitos de contenido nacional.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el año 1998 se produce un gran aumento en las exportaciones del sector, las cuales son frenadas en el año 1999 por la crisis brasilera.

El impacto de la crisis financiera internacional de fines del año 2008, generó un descenso de las exportaciones y que afectó al mercado de autopartes.

Las exportaciones de vehículos crecieron de forma notoria a partir del año 2010 debido al influjo de los autos de origen chino que comenzaron a armarse en Uruguay.

Las exportaciones del sector autopartista en nuestro país son tres veces superiores a las exportaciones de vehículos. Además a diferencia del resto del sector automotriz, las exportaciones de autopartes han crecido notoriamente respecto al pasado, donde aproximadamente el 40% de las mismas tienen como destino Argentina. Estas mejoras en las exportaciones del sector se explican a partir de la instalación de empresas de capital extranjero en Uruguay.

Dentro del sector autopartista se pueden identificar dos grupos de empresas, por un lado están las empresas de capital nacional que se dedican principalmente a la producción para el mercado de reposición, casi no exportan y producen con un alto contenido importado. Por otro, las empresas de capital extranjero que se relacionan con terminales en Uruguay pero en su mayor parte con empresas radicadas en el exterior. Estas empresas basan su competitividad en el régimen de admisión temporaria.

Las empresas que lideran las exportaciones del sector automotor se encuentran muy concentradas. Hasta el año 1994, la empresa SEVEL (de capital argentino y

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

filial de FIAT) y sus socias exportadoras concentran casi el 80% de las exportaciones de vehículos. Entre los años 1995 y 1996, SEVEL cierra su negocio con Fiat y comienza a producir con licencia del grupo francés PSA (Citroën-Peugeot), donde centra la mayor parte de sus exportaciones en Brasil, y a nivel general concentra el 75% de las exportaciones del sector en el país. Es en este periodo que se crea la empresa OFEROL, de capitales nacionales, que comienza a operar junto con PSA y finalmente adquiere la planta de SEVEL.

A partir del año 1997, es la empresa NORDEX SA la que asociada con la marca Renault, pasa a ser la principal exportadora del país, con la excepción del periodo 2002 – 2004 en el cual las exportaciones de esta firma superaron el 50% de las exportaciones del subsector de vehículos terminados.

El sector de fabricantes de componentes también se encuentra concentrado. Entre los años 1990 y 1996, una única empresa exportaba más del 80% del total del subsector, siendo los principales productos exportados semiejes homocinéticos para tracción de fuerza a Argentina.

En ese momento, las exportaciones de autopartes se concentran en dos empresas de capital extranjero, siendo estas la filial de GKN de Reino Unido y la filial de DANA Corporation de Estados Unidos, ambas en el rubro de ejes y semiejes, donde el principal mercado de destino de sus productos es Argentina.

Estas dos empresas acumulaban más del 50% de las exportaciones de autopartes, un 10% restante de estas exportaciones que forman parte de la industria

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

metalmecánica, se concentra en pocas empresas nacionales relacionadas al mercado de reposición de piezas en diferentes países de América Latina.

A partir del año 2000, las exportaciones de cueros para asientos de automóviles comienzan a crecer de manera significativa llegando a alcanzar entre el 30 y 40% de las exportaciones del subsector entre los años 2001 y 2005, siendo una empresa de capital nacional y otra de capital extranjero las principales responsables de estas exportaciones. Aquí podemos observar que se mantiene la concentración.

Actualmente, hay cinco empresas responsables del 90% del total exportado. Estas son: Zenda Leather SA, Cinter SA, Bader Leather, Dana Talesol SA, GKN Driveline, cuyo principal destino es Argentina y Brasil.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

**Cuadro N° 3.5: Exportaciones de las principales empresas exportadoras del sector en U\$S.**

Empresa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Abinco SA	3.850	750	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aluminios del Uruguay	4.469.092	2.450.954	5.709.168	9.348.626	9.341.929	8.958.202	10.066.062	10.066.187	6.532.182	6.573.721	8.985.953
Bader Internacional Uy.	32.529.382	32.824.356	41.322.149	37.976.116	41.045.192	43.975.889	54.760.557	39.760.367	19.159.843	18.924.020	38.847.280
Cinter SA	14.507.127	11.690.037	11.928.551	21.300.125	22.589.556	28.023.667	38.018.176	53.367.428	43.068.122	43.656.722	50.173.474
Cristaler SA	0	0	0	0	0	0	0	50.377	0	0	0
Fanacif SA	9.764.768	9.489.002	6.036.524	7.666.807	8.400.279	7.067.036	8.361.564	9.226.660	7.518.947	9.330.337	7.107.119
GKN DriveLine UY	7.868.998	5.791.795	9.598.296	16.469.055	19.341.125	35.320.926	48.414.584	47.046.011	41.391.104	49.978.315	35.441.624
Juan Radesca SA	0	0	0	0	0	0	364.238	194.957	54.836	28.835	54.638
Lamitex SRL	0	0	0	0	0	0	0	49.427	45.012	83.571	173.941
Luis Panaso SA	1.028.446	570.427	58.386	828.456	1.051.914	1.039.560	661.707	527.135	188.039	62.833	21.722
Montreal SRL	0	0	0	0	0	39.862	0	20.484	0	0	0
Nordex SA	0	0	0	0	0	0	8.500	5.106	0	1.858.014	5.087.141
Somil SA	0	270.989	1.619.884	2.706.195	3.575.621	2.808.749	3.575.996	4.518.212	1.396.225	196.697	0
Talesol SA	4.874.311	10.821.398	10.785.803	16.147.326	22.550.249	25.203.313	30.500.239	34.828.306	25.180.137	32.898.576	37.820.947
Vivry SA	561.864	142.915	298.756	427.997	526.180	576.886	482.388	508.622	478.090	718.286	1.027.707
Zanda Leather SA	70.046.216	59.541.652	75.971.153	78.033.690	9.182.544	112.876.121	115.516.933	96.941.257	83.242.101	89.944.824	124.961.456
<b>Total</b>	<b>145.656.055</b>	<b>133.596.277</b>	<b>163.330.673</b>	<b>190.906.397</b>	<b>137.606.594</b>	<b>265.892.217</b>	<b>310.732.951</b>	<b>297.112.544</b>	<b>228.256.647</b>	<b>254.256.761</b>	<b>309.705.013</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de comercio exterior.

Las exportaciones uruguayas del sector se encuentran concentradas en pocos productos.

El siguiente cuadro muestra la evolución de las exportaciones del sector desagregadas de acuerdo a los principales productos exportados.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

**Cuadro N° 3.6: Principales productos exportados**

Código NCM	Concepto	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
401100	Neumáticos nuevos	4.120	-	-	-	-	273	-	-	27	76	1	920	489	1	982
401200	Neumáticos recauchutados o usados	78	213	196	603	246	217	1.100	1.731	899	1.649	3.397	1.529	650	125	665
700721	Cristales para vehículos envol. Laminado	373	431	182	149	108	35	30	7	12	-	7	57	-	-	-
848410	Juntas metaloplásticas	92	80	77	69	47	11	27	14	28	16	22	11	17	4	6
851140	Bujías	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
870600	Chasis	-	-	-	-	-	-	1	-	4	6	6	-	-	2	1
870700	Carrocerías	-	-	3	-	-	-	1	-	3	2	15	33	1	3	15
870810	Parachoques y sus partes	1	2	1	5	-	-	-	3	-	-	3	-	-	1	8
870821	Cinturones de seguridad	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
870830	Frenos y Servofrenos, sus partes	59	4	1.593	2.017	1.615	1.125	1.376	1.380	3.441	2.906	2.804	4.492	3.865	5.618	3.172
870840	Cajas de cambio y sus partes	-	3	-	-	-	-	-	-	5	-	61	3	1	49	2
870850	Ejes con diferencial	8	21	5	5	5	11	11	16	21	25	30	39	25	33	35
870870	Ruedas, sus partes y accesorios	364	495	100	-	1	-	-	-	2	6	3	2	12	34	38
870880	Sistemas de suspensión y sus partes	56	-	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	11	2	1
870891	Radiadores y sus partes	619	784	1	1	833	408	412	615	903	875	551	479	151	64	37
870892	Silenciadores y tubos de escape, sus partes	-	67	18	5	9	-	-	-	2	-	-	6	85	-	-
870893	Embragues y sus partes	-	12	3	129	220	21	80	-	3	8	-	1	19	3	8
870894	Volantes, columnas y cajas de dirección	-	1	2	1	-	-	-	-	-	1	3	1	1	1	7
870895	Bolsas inflables de seguridad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
940120	Estructuras metálicas p/asientosde veh.	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	1	2	3	1	1
940191	Asientos para vehic. Cuero natural	-	348	781	4	7	8.403	19.482	21.862	27.462	5.903	14.572	20.141	29.099	49.263	80.671
940193	Asiento transf. Y sus partes	-	-	-	5	-	-	-	-	8	6	-	3	118	29	2
	<b>Total</b>	<b>5.771</b>	<b>2.461</b>	<b>2.969</b>	<b>2.993</b>	<b>3.091</b>	<b>10.504</b>	<b>22.520</b>	<b>25.633</b>	<b>32.822</b>	<b>11.479</b>	<b>21.477</b>	<b>27.719</b>	<b>34.547</b>	<b>55.233</b>	<b>85.679</b>

Fuente: elaboración propia en base a datos de comercio exterior.

Los principales productos exportados pertenecen al segmento de la industria metalúrgica y metalmecánica, entre ellos los semiejes homocinéticos y los ejes con diferencial, representando más del 80% de las exportaciones en el año 1997. A partir de aquí, cobran importancia los ejes con diferencial, los radiadores y sus partes.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Hacia el año 2001, los principales productos exportados eran los semiejes homocinéticos, ejes con diferencial, pastillas de freno y radiadores, contando estos con una alta participación en el total de las exportaciones.

En la actualidad el rubro con mayor nivel exportado lo constituyen los asientos en cuero natural, luego le siguen los frenos y servofrenos.

Desde el año 2003, las exportaciones de la cadena automotriz, fueron creciendo a una tasa aproximada al 23% anual.

A partir del año 2006, las exportaciones de autopartes superan a las exportaciones de vehículos terminados y si bien se mantiene el mercado regional, se muestra un mayor grado de diversificación en el que aparecen Estados Unidos y Europa como nuevos mercados.

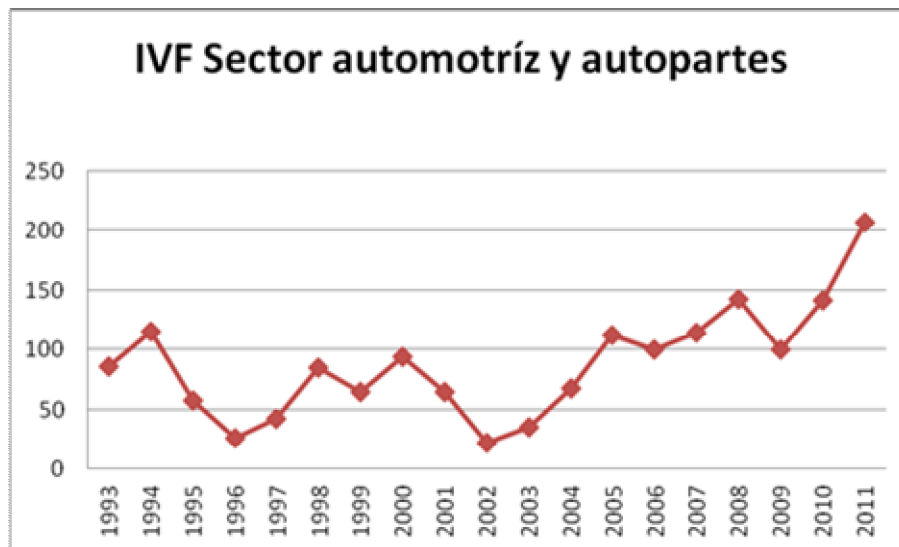
### **3.5 PRODUCCION Y EMPLEO**

La evolución de la producción del sector la mediremos a través del Índice de Volumen Físico de la industria manufacturera. El mismo tiene como objetivo estimar la evolución de la actividad económica del sector. Para su cálculo se utiliza el valor de la producción, las horas trabajadas y los puestos de trabajo ocupados de las diferentes unidades económicas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Gráfica N° 3.2: Índice de Volumen Físico Automotriz



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del INE.

En la gráfica presentada anteriormente se puede apreciar la evolución del índice de volumen físico. En ésta, cabe aclarar que los datos presentados no son exactos ya que en el año 2002, la base para el cálculo del índice fue modificado y que si bien se mantuvieron similares criterios para los cálculos, la principal diferencia radica en el criterio de clasificación de las actividades económicas y en el criterio de valoración de la producción. Con respecto al criterio de clasificación el índice de base 1988 utilizó la Clasificación Internacional Industrial Uniforme adaptada a Uruguay en su versión 2 (CIIU rev2), en tanto que la actual utiliza la versión 3 (CIIU rev3). En segundo lugar, la valoración en el anterior índice era a precio de

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

mercado, incluyendo los impuestos tales como IVA, COFIS e IMESI, mientras que el actual índice valora a precio de productor, sin incluir dichos impuestos.

Dentro de la clasificación de acuerdo a la CIIU (Clasificación Industrial Internacional Uniforme) Revisión 2 el Sector Automotriz y Autopartes se miden por la rama 3843. A partir del año 2002 (año en el cual esta clasificación fue modificada) la clasificación corresponde a la rama 3400 - Fabricación de vehículos automotores, carrocerías, cúpulas, repuestos y sus motores y contenedores.

Tal como surge de la gráfica, en los primeros años se puede observar un crecimiento importante de la producción del sector impulsado fundamentalmente por el Decreto 316/92 que fomentó las exportaciones. Los máximos valores se alcanzaron en el año 1994 y 2000, años en los cuales la producción supera las 14 mil unidades.

Debido a la recesión regional ocurrida entre los años 1995 y 1996 derivada de la crisis del “tequila” se disminuye la producción de vehículos, siendo esta inferior a 3 mil unidades.

En los años 1997 y 1998, el índice de producción aumenta como consecuencia del crecimiento de la economía y la evolución del tipo de cambio que se retrasaba con respecto a otros países.

Nuevamente en el año 2001, se puede observar una disminución de la producción como consecuencia de la caída en la demanda de vehículos y autopartes



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

provocada por la coyuntura recesiva de Argentina y problemas de competitividad con Brasil debido a la devaluación de su moneda.

Entre los años 2002 y 2003, como consecuencia de la crisis económica sufrida en nuestro país, la producción se vió estancada, por lo que el índice de volumen físico continuó disminuyendo, alcanzando el valor más bajo, donde únicamente se produjeron 150 unidades.

A partir del año 2005, la producción del sector comenzó a recuperarse hasta que nuevamente la crisis internacional del año 2008 ocasionó un retroceso en los niveles de producción, lo cual comenzó a revertirse a partir del año 2010.

Con respecto al personal ocupado en el sector, al inicio de la década de los noventa, la cantidad de personas ocupadas superaba las 2 mil doscientas, con un leve descenso hacia el año 1994. A partir del año 1995, se empezó a recuperar manteniéndose esta situación hasta el año 1997. En el año 1999, con la devaluación de la moneda en Brasil, disminuyó la producción y como consecuencia el personal ocupado en el sector, alcanzando en el año 2000 un número aproximado a 1500 personas ocupadas.

Entre los años 2003 y 2004, el índice de ocupación del sector sufrió un leve descenso, pero desde esta caída, se ha mantenido un constante crecimiento en su ocupación, alcanzando en la actualidad aproximadamente 3 mil personas.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **3.6 DURABILIDAD DEL PRODUCTO**

De acuerdo con la durabilidad y tangibilidad los productos se pueden clasificar en tres grupos:

- Bienes duraderos: aquellos bienes tangibles que son adecuados para varios usos.
  
- Bienes no duraderos: bienes tangibles que se consumen en uno o varios usos.
  
- Servicios: actividades, beneficios o satisfacciones que se ofrecen para su venta.

De acuerdo a esta clasificación podemos decir que las autopartes son bienes duraderos, cuya durabilidad varía según el producto del cual se trate, ya que cada uno cumple una función diferente dentro del vehículo e implica un desgaste diferente. Hay otros factores que también influyen en dicha durabilidad como ser factores climáticos, colisiones, entre otros. Las empresas armadoras, por lo general demandan aquellas autopartes cuya vida útil coincide con las del vehículo o son muy similares a ésta, por el contrario, las restantes son demandadas por el mercado de reposición.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **3.7 INVERSION EXTRANJERA DIRECTA.**

La inversión extranjera directa (IED) es un elemento importante en el análisis del crecimiento y desarrollo de los países. Es por esto que, a través del estudio de los flujos de IED provenientes de los países generadores de conocimiento evaluamos si Uruguay es capaz de generar conocimiento de vanguardia.

En nuestro país, a partir de la década de los noventa, los flujos de IED se incrementaron produciendo un proceso de transnacionalización intensa. Esto está vinculado con el proceso de apertura económica así como por la creación del MERCOSUR. Por un lado, aumentó la presencia directa de las empresas transnacionales automotrices, tanto armadoras como autopartistas, las empresas locales que producían bajo licencias pierden parte del mercado, cediéndolo a las filiales de las casas matrices. Por otro, nuevas empresas autopartistas mundiales se instalan en Uruguay.

En los primeros años de la década de los noventa, el tamaño de las empresas radicadas en Uruguay asociadas a una transnacional de la rama automotriz, son seis veces más grandes que las nacionales, aunque su productividad es solamente tres veces mayor.

A finales de esta década, como consecuencia de la reducción de la presencia de capital extranjero, principalmente en el sector más intensivo en tecnología (empresas armadoras), es que la productividad de las empresas transnacionales pasa a ser inferior a las empresas nacionales.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el siguiente cuadro se puede observar la participación, el tamaño y la productividad de las empresas transnacionales en nuestro país.

**Cuadro N° 3.7: Uruguay – Indicadores de la industria automotriz y la  
Industria manufacturera por tipo de empresa 1990 – 2000**

Participación ET	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ			INDUSTRIA MANUFACTURERA		
	1990-92	1994-95	1998-00	1990-92	1994-95	1998-00
Cant. Empresas	2,7	7,9	7,3	5,4	7,6	2,4
Ventas	25,6	19,4	27,5	23,3	29,5	25,3
Valor agregado	32	35,2	22,6	29,6	33,5	30,3
Personal ocupado	13,8	12,4	25,5	13,7	15,3	13,3
Exportaciones	33,7	43,3	37	20	30,9	28,4
Importaciones	28,6	41,2	35	32,1	42,8	36,2
<b>Tamaño promedio</b>						
ET	170	100	86	75	78	133
EN	29	37	20	27	31	21
ET/EN	5,9	2,7	4,3	2,8	2,5	6,3
<b>Productividad</b>						
ET	67,4	65,5	23,7	29,7	70,1	50,5
EN	23,3	21,9	27,8	11	24,4	17,6
ET/EN	3	3	0,9	2,7	2,8	2,9

Notas: i) EN: Empresa Nacional; ET: Empresa Transnacional; ii) Participación de ET en %; iii) tamaño promedio = Personal Ocupado (PO)/ Cant. Empresas; iv) Productividad = VAB / PO

Fuente: “La Industria Automotriz en el MERCOSUR”, Andrés López.

En los últimos años, el aumento de capitales extranjeros ha sido fomentado por el apoyo del gobierno basado en tres pilares: la posibilidad de generar empleo directo e indirecto; el efecto derrame de conocimiento al resto del sector manufacturero por su sofisticación tecnológica y la reducción del saldo negativo

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

de la balanza comercial del sector automotor, ocasionado por la disminución de las importaciones de vehículos y el crecimiento de las exportaciones.

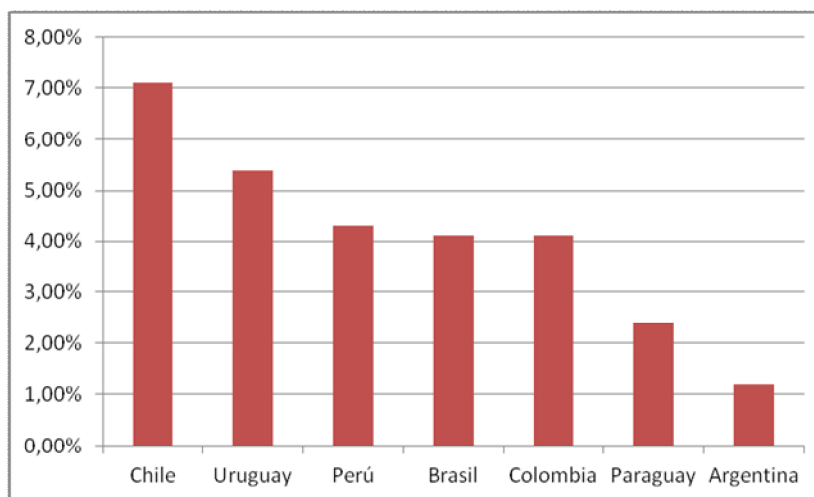
Los principales países de origen de nuestra IED han sido Argentina, España, Estados Unidos, Brasil e Inglaterra, representando en conjunto poco menos de la mitad de la IED captada por Uruguay en el período 2001-2009.

Tomando la IED en términos del PIB de algunos países de América Latina y el Caribe, se constata que en 2011 la IED de Uruguay representa casi el 6% del PIB. Esto no sólo muestra la importancia que la IED tiene en nuestro país, sino que también nos posiciona como uno de los mayores receptores de flujos de inversión en términos relativos de la región.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 3.3: IED en América del Sur 2011 (% PIB)**



Fuente: Uruguay XXI – Informe IED Mayo 2011

En los últimos 7 años, la IED en Uruguay se triplicó, alcanzando en el año 2011 una cifra récord: U\$S 2.528 millones.

Esta tendencia se profundiza a partir de 2007 con la aprobación del Decreto 455 que reglamenta el capítulo III de la Ley de Promoción y Protección de Inversiones (16.906), generando un clima favorable y atractivo para la inversión en el país. Dicha Ley, incentiva la inversión productiva por medio de beneficios fiscales otorgados a emprendimientos que generen IRAE, cualquiera sea el monto a invertir, sector o naturaleza jurídica de la empresa. Las inversiones que se ven beneficiadas son aquellas que generan empleo, aumentan las exportaciones, utilizan tecnologías más limpias, invierten en investigación, desarrollo e innovación y favorecen la descentralización.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Actualmente, el Decreto 2/012 incentiva a aquellos proyectos que generen empleo de calidad (en función del nivel salarial), que empleen los grupos con mayores problemas de empleo, que promuevan los emprendimientos en el Interior del país (fundamentalmente en los departamentos de menores recursos) o en los barrios de menor desarrollo en Montevideo, entre otros.

Uruguay presenta un excelente clima de negocios, tal como lo demuestran los diversos rankings internacionales. Entre ellos, Uruguay está primero en el ranking de Clima Económico en América Latina, elaborado en conjunto por el Instituto Brasileño de Economía, la Fundación Getulio Vargas y el Instituto de Investigación Económica de la Universidad de Múnich (Enero 2012). Asimismo, según el último informe *Doing Business 2012* que elabora el Banco Mundial, Uruguay se sitúa en la posición 90 entre los 183 países analizados.

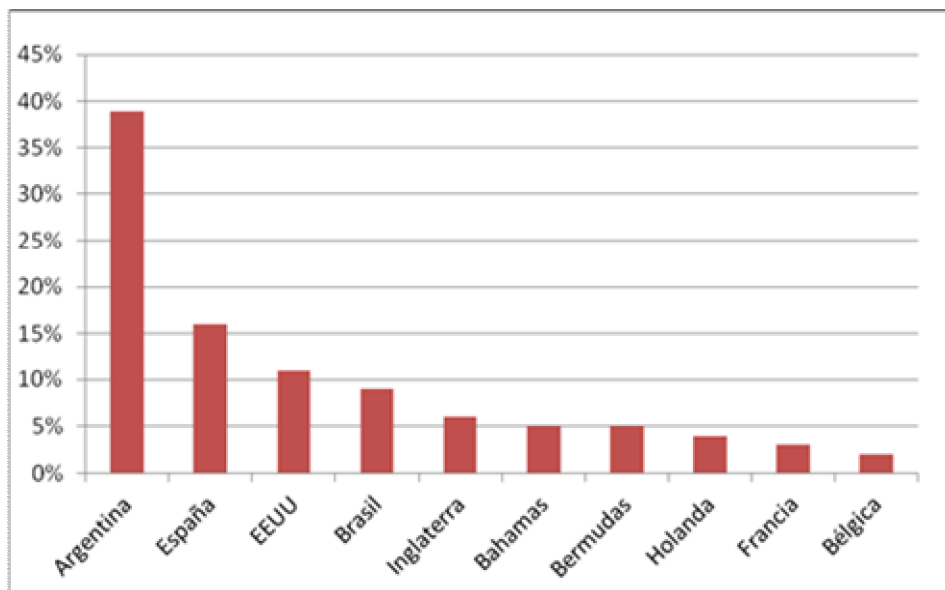
Por último, y no menos importante, a principios de Abril de 2012 Standard & Poor's otorgó la calificación de Grado Inversor (GI) a la deuda soberana uruguaya, calificación que nuestro país había perdido diez años atrás. Esto refleja la confianza que genera el marco institucional del país y la conducción de la política económica, en particular, muestra un manejo muy ordenado de la política macroeconómica. El GI permite ampliar el conjunto de inversores potenciales que pueden invertir en Uruguay; asegurar un posicionamiento privilegiado a nivel internacional ante un posible escenario incierto, garantizando no tener problemas de financiamiento; garantizar mejores condiciones de financiamiento en términos de plazos y tasas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Existen más de 30 países que optan por Uruguay como destino de sus inversiones; el principal país es Argentina, siendo los sectores de agronegocios, industria manufacturera y de servicios son los principales sectores de inversión. Le sigue España, invirtiendo en servicios financieros, de call center y de industria forestal; EEUU, invirtiendo en servicios audiovisuales, hoteles, recreación e industria las más destacables.

**Gráfica N° 3.4: Principales países de origen de la IED en Uruguay (2001 – 2009)**



Fuente: Uruguay XXI – Informe Mayo 2012.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Según el Balance of Payments Manual (BPM) del Fondo Monetario Internacional, se define a la IED como: “aquella inversión realizada para adquirir un interés duradero en empresas que operan fuera de la economía de los inversores, y el objetivo del inversor es obtener una voz efectiva en la gestión de la empresa.”

Para calificar a la inversión como una IED, el BPM establece que la inversión realizada debe ser superior al 10% del capital total de la empresa, ya sea directamente o a través de otras empresas relacionadas con el inversor, considerando el interés duradero como una de las principales características del la IED.

El concepto de interés duradero es considerado también por Chudnosky y López (2006), quienes sostienen que la IED involucra una relación de largo plazo en la cual una persona física o jurídica residente de una economía, tiene por objetivo obtener una participación duradera en una empresa residente de otra economía.

Según el informe de Oportunidades de Inversión en el Uruguay publicado por Uruguay XXI en Abril del 2011, el sector automotriz y de autopartes ha experimentado en los últimos años un crecimiento importante, en el que el nivel de inversiones extranjeras. Y tiene perspectivas de continuar creciendo, dadas las intensas consultas realizadas por inversores extranjeros al Departamento de Promoción de Inversiones Uruguay XXI, constituyendo el rubro automotriz y de autopartes el 10% de las mismas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Actualmente existen en el Uruguay más de 40 plantas de armados de vehículos y empresas fabricantes de autopartes, tanto nacionales como extranjeras, muchas de las cuales poseen certificación internacional de calidad.

Tanto las inversiones extranjeras como las nacionales reciben el mismo tratamiento, existe libertad para la transferencia de fondos así como repartición de utilidades.

En el ámbito del MERCOSUR, Uruguay tiene libre acceso tanto al mercado Argentino como Brasileiro para los productos del sector, excepto motos.

Uruguay cuenta con una serie de beneficios que atraen a las empresas extranjeras a invertir en el sector automotriz uruguayo. Entre ellas:

- Régimen de Promoción de inversiones: permite a las empresas computar bajo determinadas condiciones, hasta el 100% del importe invertido como pago a cuenta del impuesto a la renta.
- Devolución del IVA pago en la compra de insumos.
- Régimen de AT.
- Sistema de prefinanciación de las exportaciones.
- Mecanismos adicionales de beneficios específicos a las exportaciones del sector automotor (10 %).

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el sector autopartista uruguayo, se encuentran instaladas empresas nacionales que abastecen al mercado interno, y empresas extranjeras que se focalizan en la exportación.

Bader Leather, Dana y GKN, tienen muchos años en el país; Fisher, Takata y Yazaki, son empresas que recientemente han realizado inversiones en nuevas plantas industriales y Arcelor Mittal, Affinia, Marfrig, han adquirido plantas ya existentes.

### ➤ **Bader**

Es una empresa Alemana que provee tapizados finos de cuero para automóviles. Posee siete plantas en todo el mundo de las cuales dos de ellas se encuentran en México y Uruguay.

### ➤ **Dana – Talesol**

Es una empresa Americana, instalada en Uruguay desde el año 1996, que produce ejes livianos completos Spicer para pick-ups y 4x4.

### ➤ **GKN Driveline**

Su sede central está ubicada en Reino Unido. Se estableció en Uruguay en 1981, y posee una planta industrial que produce semiejes para terminales automotrices, siendo sus principales exportaciones hacia Argentina y Brasil.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Affinia-Fanacif Uruguay**

AffiniaGroup Inc. Es una empresa con sede en Estados Unidos, en nuestro país la empresa fábrica principalmente pastillas, cintas, discos y campanas de freno, vendiendo tanto para el mercado interno como externo.

### ➤ **Arcelor Mittal**

Empresa que ofrece una amplia variedad de productos de acero, y se encuentra ubicada en más de 20 países. En Uruguay, adquirió la empresa Cinter SA, y produce tubos de acero inoxidable, acero aluminizado y acero al carbono laminado en frío y caliente.

### ➤ **Fischer**

Fisher Group Alemania se instaló en nuestro país en el año 2009, siendo su cuarta sucursal en América junto con Canadá, Estados Unidos y México. Se especializa en tubos de acero para sistemas de escape. En Uruguay abastece las plantas de Peugeot, Volkswagen, Chevrolet, Fiat, Renault, Honda y Citroën que se encuentran ubicadas en el Mercosur.

### ➤ **Marfrig- Zenda**

Marfrig Group es una empresa brasilera que se instala en Uruguay en el año 2009 mediante la adquisición de Zenda, empresa que se dedica al procesamiento de cueros para el tapizado de automóviles, aviones y muebles. Estos son utilizados como equipo original para vehículos de alta gama como ser Audi, BMW, Peugeot, Toyota, entre otros.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Ruedas del Uruguay**

Es una empresa de capitales argentinos que se encuentra ubicada en el departamento de Colonia y produce llantas para camiones cuyo destino es la exportación.

### ➤ **Takata**

Takata es una empresa japonesa que se encuentra instalada en 17 países del mundo con 46 plantas. Se especializa en la producción de airbags, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.

### ➤ **Trailers del Uruguay**

Esta también es una empresa de capitales argentinos que produce trailers para el transporte y el destino de su producción es la exportación.

### ➤ **Yazaki**

Empresa japonesa que se instaló en Uruguay en el año 2006. Se encuentra ubicada en el departamento de Colonia y sus principales productos son autopartes, siendo estos cables en general y otros productos.

En el año 2010, Yazaki inauguró su segunda fábrica en Uruguay en el departamento de Canelones, produciendo también cables eléctricos y elementos electrónicos para la industria automotriz.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Lucca Design**

Esta empresa pertenece al grupo Ajax, se instaló en nuestro país en el año 2004 y el destino de su producción es la exportación, siendo su principal comprador Toyota para su modelo SUV Fortuner y Hilux. Fabrica tapizados de cuero para vehículos.

Cabe destacar que Uruguay cuenta con capacidad para seguir atrayendo IED. Para fomentarla es necesario realizar más inversiones en infraestructura (en particular, transporte carretero y ferroviario, puertos marítimos y fluviales), energía y educación, entre otros. Para ello, se está avanzando en un marco regulatorio para promoverlas. En julio de 2011 se aprobó la “Ley de contratos de participación público privada para la realización de obras de infraestructura y prestación de servicios conexos (PPP)”. Con ella se busca realizar obras viales, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, de infraestructura energética, tratamiento de residuos y de infraestructura social (cárceles, centros de salud, centros de educación, viviendas de interés social, complejos deportivos, etc.). En el marco de esta nueva Ley, se prevé se ejecuten US\$ 750 millones aproximadamente en el período 2011–2014.

Se esperan que los flujos de IED hacia la región continúen creciendo en los próximos años, que Uruguay siga inmerso en este proceso y se consolide como uno de los principales receptores de IED de la región en términos relativos. Para

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

ello, es necesario seguir avanzando en la mejora del marco normativo para promover las inversiones y en el clima de inversión en nuestro país.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 4. EL MERCOSUR

### 4.1 EL MERCOSUR COMO MARCO JURIDICO

El Mercado Común del Sur surge en el año 1991 con la aprobación del Tratado de Asunción entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Este mercado común implica: la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común con relación a terceros países. La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetario, cambiario y de capitales, de servicios, aduanera, de transportes y comunicaciones que les permita asegurar condiciones adecuadas de competencia entre sus miembros. Por último este Mercado Común implica el compromiso de los Estados partes de armonizar sus legislaciones en las áreas que se consideren pertinentes que ayuden a fortalecer el proceso de integración.

Este tratado atravesó un periodo de transición hasta diciembre del año 2004, con el objetivo de facilitar la constitución del Mercado Común en el cual los estados debían establecer un Régimen General de Origen, un Sistema de Solución de Controversias y Cláusulas de Salvaguardia.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Durante ese periodo de transición el Mercosur estaba formado por un Consejo de Mercado Común y el Grupo de Mercado Común quienes eran los encargados de la administración y ejecución del tratado, acuerdos específicos y diferentes decisiones que se tomaran dentro de este marco jurídico. El órgano superior era el Consejo al cual le competía la conducción política y la toma de decisiones para asegurar el cumplimiento y los plazos establecidos en la constitución definitiva del Mercado Común. Estaba integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y los Ministros de Economía de los países partes. Su presidencia es llevada a cabo por cada país en orden alfabético y en periodos rotativos de seis meses cada uno.

El Grupo de Mercado Común es el órgano ejecutivo de este Mercado, coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores. Tiene a su cargo una secretaría administrativa cuyas principales funciones son guardar los documentos y coordinar las diferentes actividades de éste. Su sede está establecida en Montevideo.

En diciembre del año 1994 con el Protocolo de Ouro Preto se dió por finalizado el periodo de transición y se estableció la estructura institucional del Mercosur otorgándole a éste personalidad jurídica de derecho internacional. Esto implicó que el Mercosur podía hacer uso de sus atribuciones, llevar a cabo todas las acciones necesarias para la obtención de sus objetivos, contratar, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles, comparecer en juicio, conservar fondos y realizar transferencias.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Este protocolo deja derogadas todas las disposiciones del Tratado de Asunción que se encuentren en conflicto con el presente protocolo así como todas las disposiciones que hayan sido tomadas durante el periodo de transición.

En el mismo se estableció que la estructura institucional del Mercosur quedara conformada por los siguientes órganos:

- El Consejo de Mercado Común (CMC)
- El Grupo de Mercado Común (GMC)
- La Comisión de Comercio del Mercosur (CCM)
- La Comisión Parlamentaria Conjunta (CPC)
- El Foro Consultivo Económico - Social (FCES)
- La Secretaría Administrativa del Mercosur (SAM)

Los órganos del Mercosur que pueden tomar decisiones son, el Consejo del Mercado Común, el Grupo del Mercado Común y la Comisión de Comercio del Mercosur, siendo estos los responsables de dictar decisiones, resoluciones y directivas que obligan a los estados partes.

El Consejo del Mercado Común es el órgano superior, al cual le compete la conducción política del proceso de integración y la toma de decisiones para asegurar el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Tratado de Asunción y los necesarios para alcanzar la constitución final del Mercado Común.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El Grupo del Mercado Común es el órgano ejecutivo del Mercosur, siendo su responsabilidad elaborar y proponer medidas concretas en el desarrollo de su trabajo, siendo sus resoluciones obligatorias para los estados partes.

La Comisión de Comercio del Mercosur es el órgano encargado de asistir al Grupo del Mercado Común, velando por la aplicación de los instrumentos de política comercial acordados por los estados partes para el correcto funcionamiento de la unión aduanera, así como de efectuar el seguimiento y revisar los temas relacionados con las políticas comerciales comunes, con el comercio intra – Mercosur y con terceros países.

La Comisión Parlamentaria Conjunta es el órgano que representa los parlamentos de los estados partes en el Mercosur. Esta procura la rápida entrada en vigencia de las normas emanadas del Mercosur así como la armonización de las diferentes legislaciones en el proceso de integración.

El Foro Consultivo Económico - Social es el órgano que representa a los diferentes sectores económicos y sociales. Posee función consultiva y se manifiesta mediante recomendaciones al Grupo del Mercado Común.

Por último la Secretaría Administrativa del Mercosur es el órgano de apoyo operativo responsable de la prestación de servicios a los demás órganos del Mercosur y tiene su sede en la ciudad de Montevideo.

El Protocolo de Olivos del año 2002 tuvo como principal aporte la definición del Sistema de Solución de Controversias del Mercosur.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el mismo queda establecido que las controversias que surjan entre los estados partes referidas a interpretación, aplicación o incumplimiento del Tratado de Asunción, Protocolo de Ouro Preto, protocolos y acuerdos celebrados en el marco del Tratado de Asunción, Decisiones del Consejo del Mercado Común, resoluciones del Grupo del Mercado Común y directivas de la Comisión de Comercio del Mercosur, serán sometidas al proceso de solución de controversias establecidos.

En primera instancia, las controversias surgidas se intentaran resolver mediante negociaciones directas, las cuales deberán ser resultas en un periodo máximo de 15 días. En este caso, se deberá informar al Grupo del Mercado Común a través de la Secretaría Administrativa del Mercosur, las gestiones realizadas mediante la negociación y las soluciones a las cuales se arribaron.

En el caso de que la controversia no haya sido resuelta mediante negociación directa, la misma será sometida al procedimiento arbitral. El mismo consiste en la constitución de un tribunal formado por 3 árbitros, uno representativo de cada parte de la controversia y el tercero será elegido de común acuerdo entre las partes.

Es función de los tribunales Ad. Hoc: conocer y resolver las controversias ocurridas entre los estados partes, dictar medidas provisionales, emitir recursos de aclaratoria, resolver las divergencias sobre el cumplimiento de laudo y pronunciarse sobre las medidas compensatorias adoptadas por el estado parte en la controversia beneficiada por el laudo.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el marco normativo, las disposiciones más importantes con relación a este sistema son:

- Decisión No. 37/03: se aprueba el reglamento del Protocolo de Olivos para la solución de controversias en el Mercosur.
- Decisión No. 23/04: aprueba el procedimiento de atención para los casos excepcionales de urgencias ante el tribunal permanente de revisión.
- Decisión No. 17/04: aprueba el Fondo Especial de Controversias.
- Decisión No. 26/04: designa los Árbitros del Tribunal Permanente de Revisión.
- Decisión No. 30/04: aprueba las reglas modelo de procedimiento para los tribunales Ad. Hoc del Mercosur.
- Decisión No.18/06: renueva el mandato de los miembros titulares del Tribunal Permanente de Revisión.
- Decisión No. 02/07: reglamente el procedimiento de solicitud de opiniones consultivas al Tribunal Permanente de Revisión por los Tribunales Superiores de Justicia de los Estados Partes del Mercosur.
- Decisión No. 38/07 y decisión No. 16/11: prorrogan el mandato del quinto árbitro del Tribunal Permanente de Revisión.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Una de las principales innovaciones del Protocolo de Olivos fue la creación del Tribunal Permanente de Revisión (TPR), principal órgano del sistema que comenzó a funcionar en agosto del año 2004, su sede se encuentra ubicada en la ciudad de Asunción.

Está formado por cinco árbitros y su competencia es conocer y resolver los recursos de revisión contra los laudos de los Tribunales Ad. Hoc.

Entre sus principales funciones se encuentran: las opiniones consultivas podrán ser solicitadas por todos los Estados Partes actuando conjuntamente, los órganos con capacidad decisoria del MERCOSUR, los Tribunales Superiores de Justicia de los Estados Partes y el Parlamento del MERCOSUR, revisión contra el laudo del TAH planteado por cualquiera de las partes; actuación en única instancia en caso de controversias; casos en que los Estados Partes activen el procedimiento establecido para las medidas excepcionales de urgencia.

Los laudos que emitan los TAHM y el TPR serán obligatorios para los Estados Partes en la controversia una vez que hayan quedado firmes y tendrán carácter de cosa juzgada. Las opiniones consultivas no serán obligatorias ni vinculantes.

En el año 2005 se constituye el Parlamento del Mercosur, el cual es independiente y autónomo y sustituye a la Comisión Parlamentaria Conjunta. El mismo comienza a regir a partir del 31 de diciembre del 2006.

Entre sus propósitos se encuentran: representar a los pueblos del Mercosur, respetando su pluralidad ideológica y política; asumir la promoción y defensa permanente de la democracia, libertad y la paz; impulsar el desarrollo sustentable

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

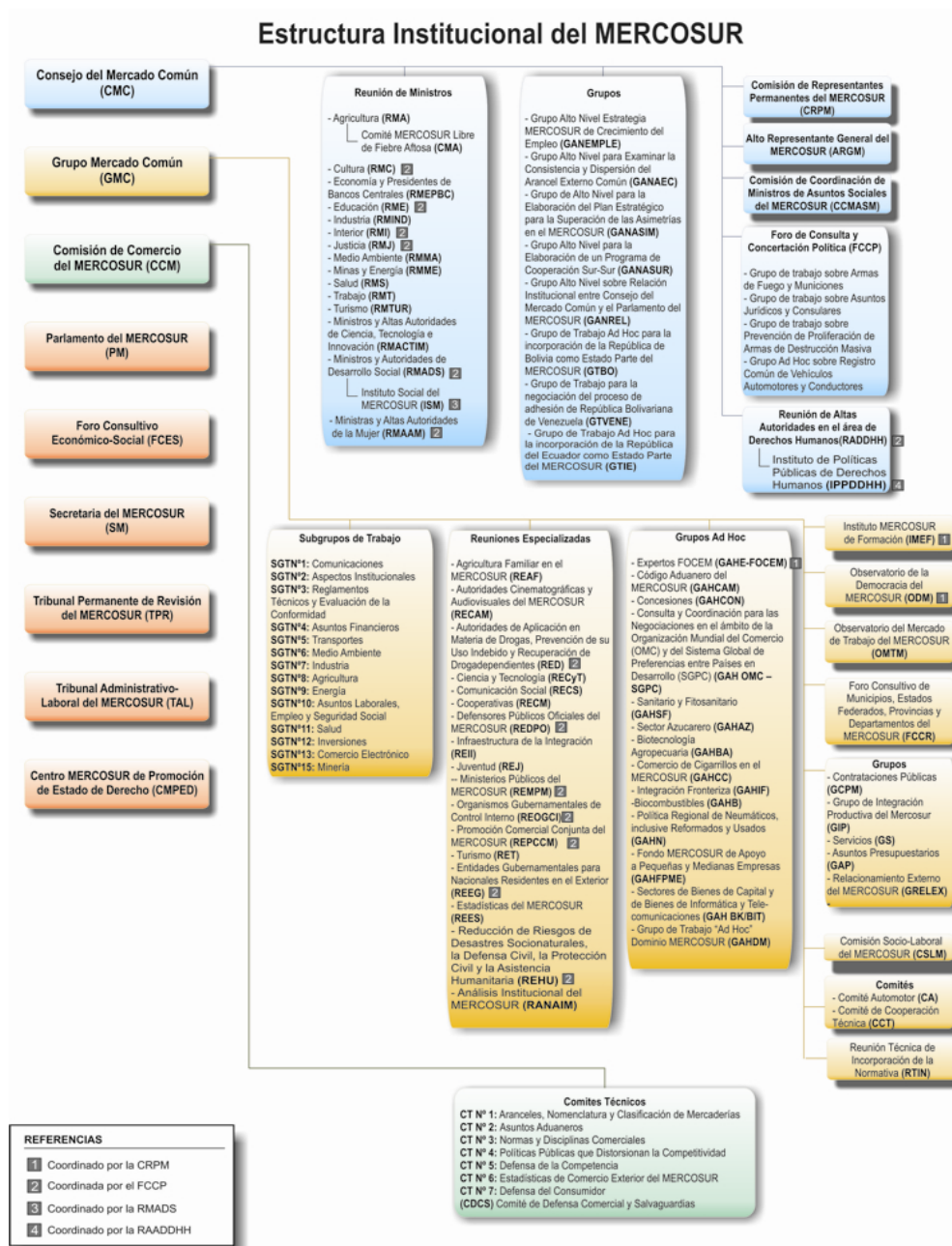
de la región con justicia social y respeto ante la diversidad cultural existente entre las partes, garantizar la participación de los actores de la sociedad civil en el proceso de integración, estimular la formación de una conciencia colectiva de valores ciudadanos y comunitarios para la integración así como promover la solidaridad y cooperación regional e internacional.

En el año 2006 los Estados Partes del Mercosur acuerdan con la República Bolivariana de Venezuela la adhesión de este último al bloque. Se establece un periodo de transición de 4 años en el cual la República de Venezuela adoptara la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) y el arancel externo común (AEC). Los plazos máximos establecidos por las partes para alcanzar el libre comercio serán: hasta el 1ero de enero de 2010 para el ingreso de Argentina y Brasil al mercado Venezolano; hasta el 1ero de enero del 2012 para el ingreso de Venezuela al mercado de cada uno de los estados partes y finalmente el 1ero de enero del año 2013 para el ingreso de Paraguay y Uruguay a Venezuela.

En la actualidad, el Mercosur se encuentra formado institucionalmente de la siguiente manera:

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

**Cuadro 4.1: Estructura del Mercosur.**



Fuente: Secretaría del Mercosur.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **Formas de integración a nivel regional**

- a. **Área de preferencia arancelaria:** los países miembros gravan todo o parte del comercio recíproco con impuestos inferiores a los que tributan las mercaderías de terceros países.
- b. **Zona de libre comercio:** los países miembros eliminan todas las trabas arancelarias y para- arancelarias al comercio recíproco, pero cada uno mantiene su arancel propio frente a terceros países.
- c. **Unión Aduanera:** parte de una zona de libre comercio entre los países miembros y ahora incluye un arancel externo común frente a terceros países, así como una política comercial y estrategias de negociación comunes frente al resto del mundo.
- d. **Mercado común:** Parte de una unión aduanera a la que se le agregan la libre movilidad de los factores productivos (mercadería, personas, capitales) entre los países miembros, contempla la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los miembros, requiere la armonización de las legislaciones nacionales.
- e. **Unión económica y monetaria:** se parte de un mercado común que ya transita por etapas más avanzadas, tales como: los países seden parte de su soberanía ante la aparición de organismos supranacionales, cuyas decisiones son obligatorias para todos los países miembros en forma automática (sin la necesidad de la aprobación por parte de organismos

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

nacionales, tales como Parlamento, Poder Ejecutivo, entre otros). Se utiliza una moneda común.

Si bien el Tratado de Asunción determinó la decisión de constituir un mercado común que debería conformarse antes del 1ero de diciembre del 1994 denominado Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el mismo fue logrado solo de manera parcial.

Los propósitos explicitados por el artículo 1° del Tratado no pudieron plasmarse totalmente en la realidad ya que un Mercado Común presupone una zona en la que las mercaderías, factores y personas pueden circular libremente, en la que existe un arancel externo común y además existe una política comercial común y coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales.

El Consejo del Mercado Común aprobó un arancel externo común con la excepción de los bienes de capital, telecomunicaciones e informática, sector azucarero y sector automotor. A su vez estableció un arancel cero para el comercio interno pero también con la excepción del régimen de adecuación y el sector azucarero y automotriz.

Por lo expuesto anteriormente, al 31 de diciembre de 1994 se conformó entre los cuatro países una unión aduanera imperfecta que permite el libre acceso de casi la totalidad de los productos con un arancel externo común que abarca también casi la totalidad de la producción.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

No obstante ello, no existe libre circulación de factores y personas; tampoco se ha avanzado demasiado en la armonización de políticas macroeconómicas o en dotar de competencia suficiente a los órganos institucionales del Mercosur.

Los gobiernos buscan ir corrigiendo estas “imperfecciones” y generando condiciones para llegar a la libre circulación de bienes originarios del Mercosur y al tratamiento uniforme a los productos de extrazona.

### **Documento Único Aduanero del Mercosur.**

Con el objetivo de profundizar el proceso de integración de la Unión Aduanera entre los Estados Partes es que en la CMC Decisión No. 17/10 se establece el Documento Único Aduanero del Mercosur (DUAM). Este será un modelo de datos común para integrar las declaraciones de los destinos y operaciones aduaneras realizadas en el Mercosur, además será de utilidad como instrumento de generación de información para la gestión de control y el análisis de riesgo, facilitando el intercambio de información entre las aduanas y la libre circulación de bienes ocurrida entre los Estados Partes.

### **Código Aduanero del MERCOSUR.**

El Código Aduanero del MERCOSUR fue aprobado por el Consejo del Mercado Común en la Decisión CMC N° 27/10, y constituye, junto a sus normas reglamentarias y complementarias, la legislación aduanera común del Mercado

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Común del Sur (MERCOSUR). La adopción del CAM se realizó teniendo en consideración que, la adopción de una legislación aduanera común, sumada a la definición y el disciplinamiento de los institutos que regulan la materia aduanera en el ámbito del MERCOSUR, crearán las condiciones para avanzar en la profundización del proceso de integración.

El mismo será de aplicación en la totalidad del territorio de los estados partes y en los enclaves aduaneros de éstos y regulará el tráfico internacional entre los estados partes del Mercosur con terceros países u otros bloques de países.

Será de aplicación la legislación aduanera de cada país miembro en aquellos temas no contemplados por el CAM, sus normas reglamentarias y complementarias.

Actualmente la Decisión CMC N° 27/10 no se encuentra vigente, ya que está en proceso de internalización a los ordenamientos jurídicos de los Estados Partes.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **4.2 EVOLUCION DEL SECTOR DE AUTOPARTES EN EL MARCO DEL MERCOSUR.**

El comercio regional se vió impulsado por los Acuerdos Bilaterales suscritos en el marco del Tratado de Asunción.

Los primeros cambios concretados en el sector se debieron a los primeros pasos dados en la década del setenta por los Acuerdos Bilaterales en el marco de la ALALC y posteriormente de la ALADI.

En la década del noventa, una vez tomada la decisión de seguir profundizando la integración regional, los Estados se vieron obligados a definir la incorporación del sector a las obligaciones impuestas por el Tratado de Asunción, que en definitiva, debería sustituir lo reglamentado en los acuerdos bilaterales.

La constitución de una Política Automotriz Común en el MERCOSUR (PAM) tiene por objetivo el establecimiento de un régimen de complementación industrial basado en la especialización productiva. Ésta debería provocar los siguientes efectos:

- Mayor competencia a nivel de las empresa, lo que generará una mayor planificación de inversiones productivas en búsqueda del logro de producciones complementarias y no competitivas.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- La complementación industrial debe orientarse hacia la especialización de la producción, buscando alcanzar en la primera etapa una estabilidad en las inversiones, y en una segunda etapa el libre comercio.
- La especialización productiva debe atender a los tamaños relativos de los mercados, atendiendo los mercados de mayor tamaño series de alta producción, los de mediana producción y los de baja producción.
- Los mercados de alta producción atendido por Brasil (vehículos económicos, camiones medianos y pesados).
- Los mercados de mediana producción atendido por Argentina (vehículos medianos, camionetas).
- Mercados de baja producción atendido por Uruguay y Paraguay (camiones ligeros, suntuarios, motos).

Se espera que dicho régimen, permita alcanzar el libre comercio entre las partes, logrando la plena integración de este sector a las exigencias establecidas en el Tratado de Asunción.

Un régimen de estas características debería lograr un nivel de producción e inversión acorde a las características de los mercados internos de cada país, tomando en cuenta los mercados internos.

En la Decisión 29/94 se aprobó la creación de un comité Técnico AD HOC de la Comisión de Comercio del Mercosur cuya función era elaborar una propuesta

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

para el régimen automotriz que permitiera la adecuación del sector al funcionamiento de la unión aduanera. El mismo debería considerar:

- Liberación total del comercio intrazona para los productos del sector automotriz.
- Definición de un arancel externo común.
- Ausencia de incentivos nacionales que distorsionen la competitividad.
- Régimen de importación de partes y piezas para terminales y productores de piezas.
- Régimen de importación de vehículos.
- Índices de contenido regional.
- Reglas de protección al medio ambiente y de seguridad al usuario.
- Un mecanismo de transición de los regímenes nacionales hacia el régimen común que incluya la armonización de los mecanismos existentes.

Este régimen entraría en vigencia a partir del 1ero de enero del año 2000 y establecía que hasta que fueran modificados los acuerdos bilaterales existentes se seguirán manteniendo las condiciones vigentes para ingresar a los mercados.

Este acuerdo no llegó a concretarse y los países continuaron operando bajo las condiciones establecidas en los acuerdos bilaterales en el marco de ALADI.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

La Decisión 21/92 prorrogó el plazo para la elaboración del Régimen Automotor común del Mercosur

En la Decisión 70/00 se aprobó el Acuerdo de Política Automotriz del Mercosur (PAM) el cual entrara en vigencia a partir del 1ero de febrero del año 2001. Este Acuerdo tiene como objetivo establecer las bases para la instauración del libre comercio en el sector automotor en el ámbito del MERCOSUR, así como de crear condiciones favorables al desarrollo de una plataforma regional integrada y competitiva con capacidad de explorar oportunidades de exportación a terceros mercados.

En este acuerdo se estable que el mismo será de aplicación al intercambio comercial de los bienes denominados productos automotores, siempre y cuando los mismos sean nuevos y se encuentren en la nomenclatura común del Mercosur.

Además, se estableció el Arancel Externo Común para todos aquellos productos automotores no producidos en el Mercosur, así como el cronograma de conversión hacia el AEC por parte de los aranceles nacionales de los productos provenientes de Argentina, Brasil y Uruguay.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Cuadro N° 4.2: AEC para productos automotores no producidos en el Mercosur.**

PRODUCTO	AEC PROPUESTO
Automóviles y vehículos comerciales livianos hasta 1500 kg de cap. de carga	35%
Ómnibus	35%
Camiones	35%
Camiones tractores semi-remolque	35%
Chasis con motor	35%
Remolques y semi-remolques	35%
Caerrocercias	35%
Tractores agrícolas, cosechadoras y maquinarias	14%
Maquinaria vial	14%
Autopartes	Se mantienen los aranceles establecidos en el AEC

Fuente: “Análisis del sector automotriz” Departamento de estudios económicos del CIU

Finalmente, la Decisión 04/01, decidió que Paraguay incorpore las disposiciones del Acuerdo sobre Política Automotriz del Mercosur aprobado por la Decisión 70/00.

Este acuerdo previó la creación de un Comité Automotor que estará integrado por las partes y que tendrá por finalidad la administración y el monitoreo de la política automotriz del Mercosur.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El mismo no entró en vigencia ya que no todos los estados lo incorporaron, por lo que el comercio continuó rigiéndose por los acuerdos bilaterales vigentes entre los mismos.

En mayo del año 2000 se establece nuevamente un periodo de transición hasta el año 2006, en el cual se fija una política común para Argentina y Brasil, en la cual no participan ni Uruguay ni Paraguay.

Argentina y Brasil son los principales productores y exportadores del bloque. La industria automotriz que representa el 18% del intercambio comercial intra MERCOSUR constituye para ambos países, uno de los sectores de mayor dinamismo en el entramado productivo. Esto es por tener capacidad de generar actividad económica a través de su efecto multiplicador en la cadena industrial, por vincularse a una producción con alto valor agregado indispensable para la generación de empleo y cualificación, y por su peso en la Balanza Comercial, es esta industria objeto de intervención pública de los Gobiernos del MERCOSUR.

En el acuerdo bilateral establecido por ambos países que regiría hasta el año 2006 se establece que para los vehículos producidos fuera de la zona el AEC sería de 35% y que las autopartes tendrían un régimen de adecuación en el cual los aranceles de ambos países convergerán entre el 14%, 16% y 18%. Además, para los vehículos producidos en la zona, el máximo de componente extranjero aceptado para Argentina y Brasil es de 40%.

Aunque esta política no es firmada por Uruguay, la misma establecía que:

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Uruguay podría mantener un arancel del 23% sobre las importaciones de automóviles provenientes de terceros países.
  
- Para los vehículos importados de Argentina, el cupo será de 6 mil unidades, mientras que para los vehículos importados desde Brasil, el mismo será de 4 mil unidades. Todas las importaciones que superen estos cupos pagaran arancel del 23%, el cual se reducirá en forma gradual hasta el 7%.
  
- Con respecto a las exportaciones, tanto Brasil como Argentina podrán comprar a Uruguay con arancel 0 hasta un cupo de 20 mil unidades. Todo lo que se exporte por encima de este cupo pagara un arancel del 35% de la misma forma que lo harán los productos provenientes de terceros países.
  
- Los vehículos que se exporten con arancel 0, deberán contener un componente extranjero máximo equivalente al 50% de su valor.
  
- Uruguay podría importar desde fuera del Mercosur insumos y kits para la producción de vehículos y autopartes pagando una tasa del 2%.

Brasil devaluó en el año 1999, la crisis de Argentina y su posterior devaluación en el año 2001 y la crisis y devaluación de Uruguay en el año 2002 fueron factores que le permitieron a Brasil corregir su moneda y mejorar la competitividad, solo por el hecho de haber devaluado antes, por lo que Argentina y Uruguay lo hicieron unos años después. Esto además le permitió a Brasil lograr una competitividad por encima de Argentina y Uruguay que junto con una política

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

agresiva que buscaba atraer inversiones, hizo que muchas empresas automotrices establecidas en Argentina se trasladaran hacia Brasil. Este acaparó gran parte de las inversiones del sector en el Mercosur, por lo tanto Argentina no continuó con el PAM y lo mismo ocurrió con Uruguay y Paraguay, por lo que este nunca se protocolizó.

**Acuerdo de complementación económica No. 2;** Sexagésimo protocolo adicional.

Celebrado entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay. El mismo entra en vigencia a partir del 11 de julio del año 2002.

Su objetivo es establecer las reglas de comercio entre ambos países para el Sector Automotor y estará vigente hasta la efectiva entrada en vigor de la Política Automotriz del Mercosur.

Este acuerdo establece que:

- Los productos automotores serán comercializados entre las partes con un 100% de preferencia, esto es 0% de tarifa ad valorem intrazona, con la condición de que estos satisfagan los requisitos de origen.
  
- Uruguay podrá exportar con recargo 0 y sin limitaciones cuantitativas, vehículos, conjuntos y sub conjuntos que cumplan con el Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo del 50%. Para el caso de autopartes regirán las mismas

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

condiciones siempre que estas cumplan con el Régimen General de Origen Mercosur (establecido en el Octavo Protocolo Adicional al ACE 18).

- Uruguay podrá exportar con recargo cero y origen preferencial del 50%, automóviles y vehículos comerciales livianos, en el año 2002, 8 mil unidades; en el año 2003, 17 mil unidades; en el año 2004, 18 mil unidades y en los años 2005 y 2006, 20 mil unidades cada año. En el caso de los camiones podrá exportar 800 unidades, de las cuales hasta 500 unidades podrán ser de la categoría de pesados (más de 5 toneladas de carga máxima). Con respecto a las autopartes (piezas, conjuntos y subconjuntos) podrá exportar para el año 2002, USD 20 millones; en el año 2003, USD 50 millones; en el año 2004, USD 55 millones; en el año 2005, USD 60 millones y finalmente en el año 2006 la cuota autorizada será de USD 65 millones.

- Brasil podrá ingresar al mercado uruguayo con recargo cero automóviles y vehículos livianos en las siguientes cantidades anuales, para el año 2002, 2 mil unidades, año 2003, 5 mil unidades; año 2004, 5 mil quinientas unidades, año 2005, 6 mil unidades y finalmente para el año 2006, 6 mil quinientas unidades. Cuando existan importaciones que sobrepasen los límites en unidades establecidos los márgenes de preferencia sobre el arancel de importación nacional vigente a aplicar serán, para el año 2002, 50%; para el año 2003, 60%; para el 2004, 65% y para los años 2005 y 2006, será del 70%.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### Acuerdo de Complementación Económica No. 57

El mismo es firmado entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay. Entra en vigencia el 1ero de mayo del año 2003 y permanecerá vigente hasta que se implemente el Acuerdo sobre la Política Automotriz del MERCOSUR y se incorpore a los ordenamientos jurídicos nacionales. Hasta este momento el comercio bilateral del sector automotor se encontraba regulado por el Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica No. 1 (Ex CAUCE)

En este acuerdo se establece:

- La comercialización de productos automotores entre ambos países se realizará con un margen de preferencia del 100%, esto es 0% de tarifa ad valorem intra zona, siempre que los mismos cumplan con los requisitos de origen.
- Uruguay podrá ingresar al mercado argentino con un margen de preferencia del 100% y sin limitaciones cuantitativas, vehículos, conjuntos y subconjuntos que cumplan con un Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo del 60% y autopartes consideradas piezas cuando las mismas cumplan con el Régimen General de Origen Mercosur.
- Uruguay podrá exportar con recargo cero y origen preferencial del 50%, automóviles y vehículos comerciales livianos en las siguientes cantidades: para el año 2002, 18 mil unidades; para el año 2003 y hasta el año 2006, 20 mil unidades anuales. Con respecto a los camiones, se podrán exportar 800 unidades, de las cuales hasta 500 podrán ser de categoría pesados (más de 5 toneladas de carga máxima).

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Con relación a autopartes (piezas, conjuntos y subconjuntos) las cuotas anuales establecidas en millones de dólares será: para el año 2002, 45 millones; para el año 2003 y 2004, 50 millones anuales; para el año 2005, 55 millones y finalmente para el año 2006, 60 millones de dólares.

- Con respecto a las importaciones, Uruguay podrá ingresar desde Argentina productos automotores de acuerdo a la siguientes cantidades anuales establecidas; para el año 2002, 6 mil unidades; para los años 2003 y 2004, 7 mil unidades; para el año 2005, 7 mil quinientas unidades y para el año 2006, 8 mil unidades. Para todas aquellas importaciones que sobrepasen la cantidad de unidades establecidas para cada año, se podrán importar aplicando los siguientes márgenes de preferencias sobre el arancel de importación nacional vigente a la fecha. Para el año 2002, el margen de preferencia será del 50%; para el año 2003, 60%; para el 2004, 65%; y para los años 2005 y 2005; 70%.
  
- Uruguay podrá importar en forma libre autopartes producidas en Argentina con recargo cero.

### **Acuerdo de complementación Económica (ACE) No. 55:**

Este acuerdo es firmado entre el Mercosur y México con el objetivo de sentar las bases para el establecimiento del libre comercio en el sector automotor y de promover la integración y complementación productiva de los sectores automotores. El mismo entra en vigencia a partir del 15 de noviembre del año 2003.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Permite a México exportar con arancel cero, no existiendo restricciones cuantitativas de autopartes que cumplan con el régimen de origen.

Las cuotas de comercio recíproco en el sector entre Uruguay y México se fijaron en 4 mil unidades para el libre ingreso de productos Mexicanos al mercado uruguayo y en 10 mil unidades para el ingreso a México de productos fabricados en Uruguay.

El contenido regional de los automotores fabricados en Uruguay debe ser como mínimo del 50% para poder ser exportados con un 100% de preferencia y las partes y piezas tendrán un mínimo de 60%.

En octubre del año 2004, en la ciudad de San Pablo fue creado el Consejo Autopartista del Mercosur (MERCOPARTS) por las entidades autopartistas de los países miembros del Mercosur.

Este se encuentra integrado por AFAC (Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes); CAPAFAM (Cámara Paraguaya de Fabricantes de Autopartes e Motopartes); CFCA (Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores del Uruguay y SINDIPECAS (Sindicato Nacional de la Industria de Componentes para Vehículos Automotores).

Los objetivos del Consejo son:

**a)** “Promover los intereses generales de la industria autopartista en armonía con la cadena de valor automotriz, la libre competencia y el comercio leal en el ámbito del MERCOSUR.

**b)** Estimular procesos de complementación industrial entre las empresas



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

autopartistas del MERCOSUR a fin de mejorar su competitividad.

c) Actuar ante los respectivos Gobiernos y Asociaciones Empresariales para promover en general la corrección o eliminación de los factores que puedan afectar negativamente la competitividad de las empresas autopartistas de la Región y, en particular, las prácticas de comercio desleal que afecten a la industria autopartista de los países miembros.

d) Promover, en conjunto con los Gobiernos de los países miembros, con las autoridades del MERCOSUR y de Organismos Internacionales, la vigencia de un marco de reglas de juego estables que posibiliten el desenvolvimiento de inversiones y del comercio, y en particular articular las negociaciones del MERCOSUR con el ALCA, la UE y demás bloques y países.

e) Establecer mecanismos de consulta, asesoramiento y actuación ante los Organismos del MERCOSUR y de los Gobiernos de los países miembros como así también frente a Foros internacionales en asuntos que afecten a la industria autopartista de la Región.

f) Promover la integración con otras entidades representativas del autopartismo, particularmente en el área de América Latina, así como fuera de la Región, y estimular el flujo de intercambio de información en todos los asuntos de interés de los asociados.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

g) Alentar la necesidad de implementación por parte de los Gobiernos de los países miembros del MERCOSUR de políticas que preserven las operaciones industriales de las empresas radicadas en los países miembros o asociados, llevando a cabo acciones estratégicas específicas que aseguren la continuidad de las empresas instaladas en la Región y su sustentabilidad en el largo plazo y en particular lograr. (Acta de Constitución de Mercoparts).

Debido a las negociaciones que el Mercosur está realizando con la Unión Europea con el objetivo de implementar un “Acuerdo de Libre Comercio” entre ambos bloques es que en el año 2005, los integrantes de Mercoparts realizaron la Declaración de Montevideo en la que se exhorta a los gobiernos negociadores a realizar determinadas consideraciones en la negociación que salvaguarden aspectos del sector automotor y de autopartes.

En abril del año 2005 nuevamente se plantea la necesidad de implementar una Política Automotriz del Mercosur (PAM), con el objetivo de establecer una política que fuera más real que la anterior y que contemplara la realidad de la industria de cada país. Es por esto que reunidas la cámaras integrantes de Mercoparts plantean a los gobiernos de cada país la necesidad de implementar un PAM que contemple los intereses de todos los países integrantes del Mercosur, donde se consagre una complementación industrial real basada en la especialización productiva en el que se reconozcan las distintas características que tiene el sector automotriz en cada uno de los países que lo integran y en el

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

cual se imponga la necesidad de consagrar soluciones apropiadas para cada situación.

También existe un acuerdo bilateral entre Chile y Uruguay en el cual se establece que la cuota de ingreso al mercado chileno con arancel cero será de 5 mil unidades para el año 2007 y 6 mil unidades para los años siguientes. Esto regirá siempre y cuando los automóviles y vehículos livianos fabricados en Uruguay tengan por lo menos un 50% de componentes regionales.

En abril del año 2009, se aprueba por el Banco Central del Uruguay el nuevo régimen de financiación de las exportaciones del sector automotriz beneficiadas por el Decreto N° 316/992, de 7 de julio de 1992. Esto rige para todos aquellos financiamientos constituidos entre del 27 de abril de 2009 y el 31 de diciembre del mismo año. En noviembre del mismo año la circular 2042 del BCU, posterga el plazo de financiamiento de las exportaciones hasta el 30 de junio del 2010.

### **El régimen de Admisión Temporal (AT)**

Este consiste en “la introducción a plaza, exenta de tributos, de mercaderías extranjeras procedentes del exterior del territorio aduanero nacional con un fin determinado ajeno al consumo, para ser reexpedidas dentro de cierto plazo, sea en el estado en el que fueron introducidas, o después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinadas” (Definición del Código Aduanero Uruguayo)

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Este régimen es muy utilizado por las empresas exportadoras del sector automotor, ya que favorece las exportaciones y permite mejorar las condiciones de competitividad a nivel de mercados internacionales. Su utilización permite una reducción en los costos de producción de los bienes exportados derivados de la eliminación de aranceles y otros impuestos vinculados con la importación de insumos, evitando así el doble cobro de aranceles sobre los mismos.

Los bienes que se pueden ingresar al país bajo este régimen son:

- Materias primas.
- Partes, piezas, motores y material.
- Envases y material para empaques.
- Matrices, moldes y modelos.
- Productos intermedios semi- elaborados.
- Productos agropecuarios.
- Otros productos que se utilizan en el proceso productivo sin incorporarse al producto terminado.

La condición que implica este régimen es que el plazo máximo de admisión por el cual estos productos pueden permanecer en el país es de 18 meses, periodo en el cual se incorporan al producto o se exportan, en caso contrario se deberán pagar los impuestos correspondientes de ingreso al territorio nacional.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Es puesto en tela de juicio por el MERCOSUR ya que, el mismo no es factible cuando es utilizado para facilitar las exportaciones entre los países miembros. Eliminarlo puede afectar de manera negativa las exportaciones del sector a la región ya que los insumos importados deberán pagar AEC cuando ingresan al país, mientras que los insumos regionales (MERCOSUR) ingresan libres de aranceles, generando así una mayor dependencia de los mismos.

El régimen de AT también permite reducir impuestos como el IVA, el IMESI, tasa consular y la comisión que cobra el BROU. Los dos primeros le son devueltos al exportador cuando se concreta la exportación y la diferencia con el precio de los insumos importados corresponde al pago de la Tasa Consular y la comisión del BROU mas el costo financiero por el pago de los impuestos nacionales ocurrido entre el momento en que los insumos ingresan al país y el exportador cobra el reembolso de los mismos. Por este motivo es que el régimen de AT tiene ventaja frente al régimen establecido en el marco del MERCOSUR.

La utilización de este régimen por parte de las empresas exportadores forma parte de su estrategia ya que, la mayor parte del comercio se realiza con terceros países, evitando así la doble tributación. También así para las empresas autopartistas exportadoras, ya que el mismo es esencial para su operativa actual.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 5. MARCO TEORICO

### 5.1 LA ESTRATEGIA COMPETITIVA

Los aspectos más relevantes al definir la estrategia competitiva de una empresa son el atractivo del sector industrial para obtener utilidad a largo plazo, los factores que lo determinan y los determinantes que le van a permitir obtener una posición competitiva en el mismo.

Un sector industrial es definido como el grupo de empresas que producen productos que son sustitutos cercanos entre sí.

De acuerdo a la teoría desarrollada por Michel Porter, las reglas de competencia que influyen sobre los precios, costos e inversiones son conocidas como las cinco fuerzas competitivas. Éstas son:

➤ **Nuevos ingresos**

La aparición de nuevas empresas en el sector hace que disminuyan los precios de venta o aumenten los costos provocando una reducción en la rentabilidad.

La amenaza de nuevos competidores al sector depende del nivel de barreras de ingreso que este tenga, así como de la reacción que tomen los competidores existentes frente a los que ingresan.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

A continuación se detallan los principales factores que actúan como barreras de ingreso.

- Economías de escala: implican reducir los costos unitarios de producción o aumentar el volumen producido en un periodo dado.

Estas frenan el ingreso de nuevos competidores dado que se los obliga a ingresar produciendo grandes volúmenes, con el riesgo de que los competidores existentes reaccionen fuertemente, o bien, entren en una pequeña escala y acepten una desventaja en costos.

- Diferenciación del producto: las empresas existentes tienen identificación de marca y lealtad por parte de sus clientes. Esta diferenciación actúa como barrera de ingreso dado que los nuevos competidores deberán realizar grandes gastos para superar la lealtad existente.

- Requisitos de capital: al ingresar a un nuevo sector la empresa deberá invertir en grandes recursos financieros, no solo en activo fijo sino también en capital de trabajo. Esto constituye una ventaja para las empresas que actualmente están operando en el sector.

- Acceso a los canales de distribución: las nuevas empresas deberán asegurar los canales de distribución para sus productos, pero cuanto más limitados sean los mismos y cuanto más atados se encuentren a los competidores existentes, más difícil será para los nuevos competidores ingresar al sector.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Desventajas en costos: las empresas establecidas pueden tener ventajas en costos en comparación con los nuevos competidores, originadas por distintos factores tales como:
  - a. Tecnologías en productos patentados: propiedad de los conocimientos del producto o sus características de diseño mediante patentes.
  - b. Acceso favorable a materias primas: las empresas existentes pueden tener determinados acuerdos con sus proveedores que les permita obtener las materias primas a menores precios.
  - c. Una ubicación favorable frente a los precios del mercado.
  - d. Subsidios gubernamentales.
  - e. Curva de aprendizaje: las empresas existentes obtienen una reducción de sus costos debido a mejoras en la producción y aumento de la eficiencia.
- Política gubernamental: el gobierno puede limitar o impedir el ingreso a determinados sectores estableciendo controles como ser controles medioambientales o controles de seguridad y normas del producto.

➤ **Intensidad en la rivalidad entre los competidores existentes.**

La rivalidad entre los competidores se presenta cuando uno o más de ellos encuentran una oportunidad que les permite mejorar su posición. En un sector industrial las empresas son mutuamente dependientes, esto significa que cuando



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

un competidor realiza un determinado movimiento y éste es detectado por los restantes competidores, éstos últimos realizan represalias para contrarrestar dicho movimiento.

Los factores que influyen en la rivalidad son:

- Gran número de competidores.
- Lento crecimiento de sector industrial.
- Costos fijos o de almacenamiento elevado.
- Falta de diferenciación o costos cambiantes.
- Importantes incrementos en la capacidad.
- Intereses estratégicos elevados: cuanto mayor sea el número de empresas cuyo interés es lograr el éxito mayor será rivalidad entre ellas.
- Fuertes barreras de salida.

➤ **Amenaza de productos sustitutos.**

Las empresas que compiten dentro de un sector industrial elaboran productos sustitutos. Éstos, son definidos como aquellos que pueden desempeñar la misma función que el producto original en el sector industrial.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Su existencia limita la rentabilidad obtenida, ya que se debe considerar como tope máximo de precio para el producto el precio del producto sustituto que ofrece la competencia.

➤ **Poder de negociación de los compradores.**

Los compradores compiten en el sector industrial ocasionando la baja en los precios, negociando una mayor calidad o mayores servicios.

El poder de un comprador depende de su situación de mercado y de la importancia relativa de sus compras al sector en relación al total de ventas efectuadas por el mismo.

Los compradores serán considerados poderosos si:

- Compran grandes volúmenes en relación a las ventas de proveedor.
- Los productos que se compran para el sector son no diferenciados.
- Se enfrentan bajos costos al cambiar de proveedor.
- El producto del sector industrial no es importante para la calidad de los productos o servicios del comprador.
- El comprador tiene información total: esto le proporciona mayor ventaja negociadora, ya que con ésta se asegura de obtener los precios más favorables.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Poder de negociación de los proveedores.**

Los proveedores pueden ejercer su poder de negociación para aumentar los precios o disminuir la calidad de los productos.

Las condiciones que hacen que los proveedores sean poderosos son:

- Que se encuentren concentrados en pocas empresas.
- Que no estén obligados a competir con productos sustitutos.
- Que el proveedor venda un producto fundamental para la empresa.
- Que los productos del proveedor sean diferenciados o requieran altos costos para cambiar de proveedor.
- Que el grupo proveedor represente una amenaza real de integración hacia adelante.

El poder de cada una de las fuerzas competitivas dependerá de la estructura de la industria. Por lo general ésta es estable, pero cuando la misma evoluciona, el peso de las fuerzas cambia y afecta la utilidad del sector.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 5.1.1 ESTRATEGIAS COMPETITIVAS GENERICAS.

La utilidad obtenida por la empresa dentro del sector depende en gran parte de la posición que la misma haya logrado y su constancia en el tiempo será el resultado de la ventaja competitiva sostenida.

Una estrategia competitiva comprende una acción ofensiva o defensiva que permita a la empresa defenderse de las fuerzas competitivas. Las posiciones pueden ser:

- Posicionar a la empresa de forma que su capacidad permita la mejor posición defensiva.
- Influir en el equilibrio de las fuerzas mediante movimientos estratégicos que mejoren su posición competitiva.
- Anticipar los cambios en los factores fundamentales de las fuerzas competitivas y responder ante ellos con rapidez, utilizando ese cambio para elegir la mejor estrategia antes que los competidores la reconozcan.

Porter define tres estrategias genéricas, consistentes y que pueden ser usadas en combinación. Las mismas, van a permitirle a la empresa lograr una posición defendible a largo plazo frente a las fuerzas competitivas y desempeñarse en el sector industrial.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### ➤ **Liderazgo total en costos.**

Consiste en lograr el liderazgo en bajo costo total en un sector industrial a través de la aplicación de determinadas políticas. Requiere la capacidad de la empresa de producir en grandes volúmenes de manera eficiente, controlar los costos y los gastos indirectos incurridos.

Permite a la empresa obtener beneficios mayores con respecto al promedio del sector; defensa frente a los competidores y proveedores así como protegerla frente a la aparición de posibles productos sustitutos.

Para lograr esta estrategia se requiere una alta participación en el mercado, acceso favorable a las materias primas, contar con productos relacionados que permita distribuir los costos y servir a los clientes importantes para tener volumen, será necesario realizar una fuerte inversión inicial de capital en quipos, precios agresivos y pérdidas iniciales para lograr participación en el mercado.

### ➤ **Diferenciación.**

La misma se alcanza cuando el producto ofrecido es percibido en el mercado como único, ya sea por su calidad, características especiales o por el servicio post-venta brindando por la empresa.

Esto permite que los productos sean vendidos a un precio superior que el de sus competidores, tratando de disminuir los costos en todas aquellas áreas que no se

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

encuentren relacionadas a los atributos del producto, logrando así aumentar la rentabilidad obtenida.

### ➤ **Enfoque.**

Consiste en dirigirse a un grupo de clientes o un determinado producto. Esta estrategia permite a la empresa enfocarse en un objetivo con mayor eficacia que aquellos competidores que lo hacen en forma más genérica.

Cuando la empresa no logra desarrollar ninguna de estas tres estrategias genéricas, se la denomina empresa posicionada a la mitad. Ésta carece de participación en el mercado, de inversión en capital y decide o tener una posición de bajo costo o de enfoque para lograr diferenciación. Estas empresas tienen beneficios muy bajos, su cultura empresarial y estructura organizacional no está bien definida y carece de sistemas de motivación.

## **5.2 LA VENTAJA COMPETITIVA A NIVEL MUNDIAL**

La ventaja competitiva es definida por Porter como aquella actividad que la empresa hace de forma más eficaz y eficiente que el resto de sus competidores y

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

contribuye a que la misma encuentre su posición y cree una base para lograr la diferenciación de sus productos. Estas actividades comprenden el diseño, producción, mercadotecnia, entrega y apoyo del producto.

Un concepto clave para crear ventaja competitiva es la innovación. Esta consiste en descubrir nuevas y mejores formas de competir en un sector y ser capaces de trasladarlas al mercado.

La innovación se presenta cuando:

- Se buscan nuevas formas de producir o de llegar a los clientes.
- Ocurre un cambio tecnológico que ayuda a crear nuevas oportunidades de diseño de un producto, la forma de comercializarlo, producirlo o entregarlo y los servicios conexos que se prestan.

Las empresas innovadoras de un sector cuentan con información que sus competidores no poseen, por lo que les permite encontrar nuevas oportunidades de competir ya sea a través de nuevos conocimientos prácticos o de nuevos recursos.

Existen tres condiciones para mantener la ventaja competitiva, las mismas son:

- Fuente específica de la ventaja:

Ventajas de orden inferior: bajos costos de mano de obra y materia prima, bajos costos imputables a las economías de escala.

Ventajas de orden superior: tecnologías utilizadas en los procesos, diferenciación del producto, conocimiento de la marca y relaciones con los clientes.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Las principales características de las ventajas de orden superior son:

- a) Para alcanzarlas, es necesario contar con técnicas y capacidades avanzadas.
- b) Dependen de grandes inversiones en instalaciones, aprendizaje e investigación y desarrollo.
  - Cantidad de ventajas competitivas con que cuenta una empresa: cuando una empresa tiene únicamente una ventaja competitiva será más fácil para los competidores superarla, sin embargo, cuando la empresa tiene múltiples ventajas competitivas será más difícil para los competidores imitarlas.
  - Mejora y perfeccionamiento constante: las empresas deben de ser capaces de crear nuevas ventajas competitivas tan rápido como sus competidores sean capaces de imitarlas. Para lograr mantener su posición en el sector, las empresas deberán innovar constantemente en ventajas competitivas, esto implica altos costos y dificultades, siendo esta la razón por la que pocas empresas logran mantener su posición en el sector. Por el contrario, las empresas que recientemente han ingresado al sector incurren en menores costos de implementación de su estrategia, ya que no tienen costos ni efectos asociados a estrategias anteriores, por lo que podrán ser innovadoras y lograr mejores ventajas competitivas que el resto de las empresas.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Para Bueno Campos<sup>2</sup>, la internacionalización y liberalización de la economía crean nuevas condiciones de producción o nuevas formas de competir que llevan a la empresa a adoptar nuevos comportamientos estratégicos.

Las empresas que se insertan en el mercado internacional, para asegurar su supervivencia y poder incrementar su cuota de mercado y rentabilidad, deberán alcanzar una eficiencia similar a la de las empresas líderes que operan en el mismo sector de actividad.

La estrategia de internacionalización es considerada como una estrategia defensiva ya que las empresas no tienen otra opción que crecer para poder adaptarse a las exigencias del mercado internacional y ser competitivas ante las empresas que ingresen al nuevo mercado.

De acuerdo al modelo de deslocalización internacional de un bien, es posible analizar la localización geográfica de la producción desde una perspectiva logística. En el mismo se afirma que un producto puede tener un ciclo de vida internacional dividido en cuatro fases, aparición, crecimiento, madurez y estandarización, en las cuales las condiciones de producción y distribución se adaptaran a las de cada país.

Las empresas innovadoras se ubicaran en los países más avanzados económicamente, en donde comenzarán a producir para abastecer en primer lugar el mercado local ya que sus productos fueron concebidos pensando en las necesidades de dicho mercado.

---

<sup>2</sup> Fundamentos de economía y organización industrial, Eduardo Bueno Campos – Patricio Morcillo Ortega; 1994

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

De esta manera, la venta y la producción de los estos bienes que fueron lanzados al mercado en los países más avanzados se irán deslocalizando, favoreciendo así la multinacionalización.

Dunning, a través de su teoría del “Paradigma de OLI”, analiza las ventajas de la internacionalización. Estas son:

➤ **Ownership Advantage** (la ventaja específica).

Esta se aproxima a la teoría de la ventaja competitiva genérica desarrollada por Michel Porter. En ella se destaca:

- Propiedad tecnológica.
- Tamaño y economías de escala.
- Diferenciación del producto.
- Dotación en factores de producción.
- Acceso a los mercados.
- Experiencia en multinacionalización.

➤ **Localization** (la ventaja de localización)

Se asocia con el concepto de ventaja comparativa de aquellos países que tienen mejor dotación de los factores y que obtienen una productividad de los factores de producción más alta que la de sus competidores. Las ventajas que se destacan son:

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Diferencia en los precios de los factores de producción.
- Calidad de los factores de producción.
- Costo de transporte y comunicación.
- Distancia de culturas.
- Distribución espacial de los factores de producción y de los mercados.
- Posibilidad de acuerdos.

### ➤ Internacionalization (la ventaja de internacionalización)

Surge a partir de la macroestructura internacional que crean las empresas multinacionales cuando se alejan de los mercados en los que se produce la materia prima o productos semielaborados y pasan a producir. Las ventajas de ella son:

- Reducción del costo de intercambio.
- Reducción de los peligros de robo de la propiedad industrial.
- Reducción de la incertidumbre.
- Control de la oferta, tanto en cantidad como en calidad.
- Control de la comercialización.
- Internacionalización de las externalidades.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Inexistencia de los mercados a plazo.

Estas tres variables van a ser afectadas por las características estructurales de cada país, sector o empresa y la manera en que estas sean dominadas será condición para determinar el grado de internacionalización de esa economía.

Para que exista economía mundial, es necesario que exista entre los países cinco tipos de relación. Estos son:

- La internacionalización de los intercambios comerciales.
- La internacionalización de la producción.
- La internacionalización de la financiación.
- La internacionalización de la tecnología.
- La internacionalización del factor humano.

### Las alianzas y la estrategia a nivel mundial:

Las alianzas estratégicas son una herramienta eficaz de estrategia mundial, consisten en acuerdos a largo plazo que no solo abarcan transacciones comerciales sino que también implican otro tipo de actividades, realizadas entre empresas del mismo sector pero ubicadas en diferentes países.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Los beneficios que obtienen las empresas a través de una alianza son economías de escala o de aprendizaje, acceso a nuevos mercados o tecnología que les permita cumplir con la normativa que le es aplicable y diversificación del riesgo.

Una alianza es un mecanismo de transición utilizados en sectores que están experimentando cambios estructurales o en los cuales hay alta competencia.

### Las circunstancias nacionales en el éxito competitivo.

Las naciones tienen éxito cuando las circunstancias de un país apoyan el seguimiento de la estrategia más adecuada para un sector o segmento particular; cuando se logra la innovación encontrando mejores formas de competir y explotarlas a nivel mundial y se mejoran los productos y procesos de la empresa.

Las naciones triunfan en sectores cuyas ventajas de la ubicación de la casa central son valiosas en otros países y éstas pueden detectar las necesidades internacionales.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **5.3 LA VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES – PORTER**

### **5.3.1 DETERMINANTES DE LA VENTAJA COMPETITIVA A NIVEL NACIONAL**

Es fundamental entender de qué manera un país puede brindar a una empresa las bases para la creación y sostenimiento de la ventaja competitiva. Para ello debemos de tener en cuenta que:

- Las fuentes de ventajas competitivas varían de un sector a otro e incluso entre diferentes segmentos de un mismo sector, por lo que se debe determinar cuál es la influencia del país para que la empresa pueda competir en ese sector utilizando una estrategia.
- Las empresas que compiten a nivel mundial realizan actividades que forman parte de su cadena de valor en otros lugares fuera de su país de origen.
- Las empresas logran obtener ventaja competitiva a través de la innovación, tanto tecnológica como nuevos productos y procesos de producción, nuevas formas de comercializar, nuevas formas de captar clientes, entre otras.
- Las empresas que consiguen ventajas competitivas son aquellas capaces de detectar una nueva necesidad en el mercado y son las primeras en explotarla.

El entorno en el cual compiten, está formado por cuatro determinantes que fomentan la ventaja competitiva: condiciones de los factores, condiciones de la

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

demanda, sectores afines y de apoyo y la estrategia, estructura y rivalidad de la empresa. Esta teoría es conocida como el **Diamante de Porter**.

El diamante es definido como un sistema autorreforzante, ya que el efecto del mismo depende del estado de cada uno de los determinantes que lo conforman.

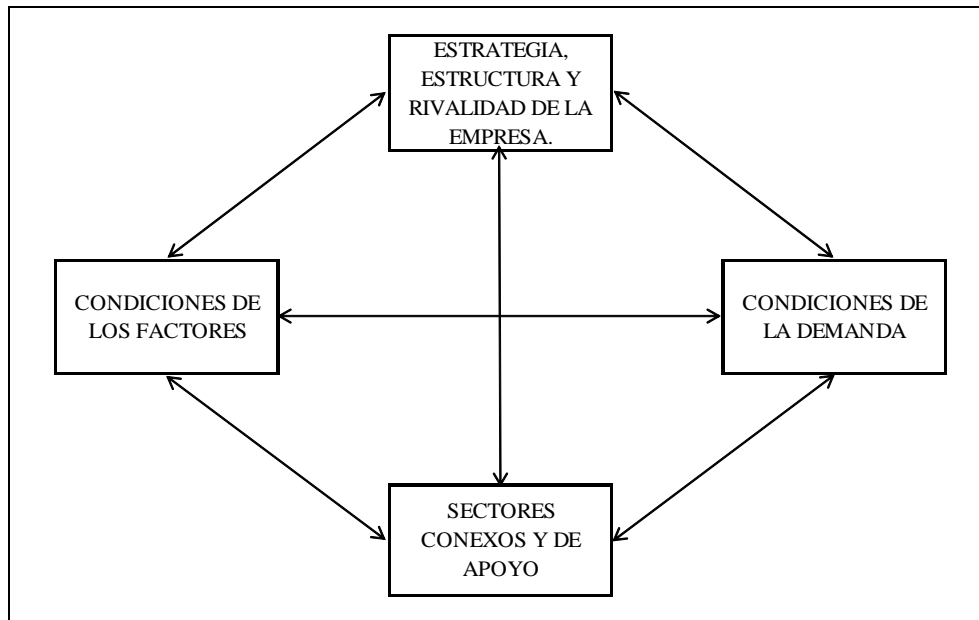
Los países lograran el éxito en aquellos sectores en donde el diamante sea más favorable.

Dos variables son las que pueden influir en el diamante, la casualidad y el gobierno. La casualidad sucede en contextos que no son controlados por la empresa, que pueden bloquear o dar una nueva forma a la estructura del sector, dando la oportunidad a algunas empresas a que se posicionen en el lugar de otras. El gobierno puede mejorar o deteriorar la ventaja competitiva a nivel nacional a través de políticas que influyen en los determinantes.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**Figura 5-1: Los determinantes de la ventaja nacional.**



## 5.3.1.1 CONDICIONES DE LOS FACTORES.

Los factores de producción son todos aquellos insumos necesarios para competir en un sector tal como la mano de obra, tierra, recursos naturales, capital e infraestructura. Los factores más importantes para la ventaja competitiva son todos aquellos que se crean dentro de un país cuyos procesos de creación difieren de un país a otro.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Pueden clasificarse en:

- Recursos humanos: cantidad, calidad y costo de la mano de obra empleada.
- Recursos físicos: abundancia, calidad, facilidad de acceso y costo de los recursos naturales como ser agua, tierra, energía, entre otros.
- Recursos de conocimiento: tanto científicos, técnicos o de mercado que tengan importancia para los bienes o servicios que se están produciendo.
- Recursos de capital: la cuantía y el costo del capital disponible para financiar la industria, estos pueden afectar la tasa de ahorro de una país.
- Infraestructura: comprende el tipo, calidad y costo para los usuarios, afectando la competencia. Entre ellas están las carreteras, redes fluviales, ferroviarias, y de comunicación, puertos y otros tipos de transporte. A su vez incluye sistemas de pago y transferencia de fondos.

Un factor importante es el costo del transporte, ya que éste depende de la infraestructura física, y de ser significativo, puede empeorar la posición competitiva de un sector, en comparación con el mismo sector situado en otra nación.

La combinación de factores necesarios para lograr ventaja competitiva difiere de un sector a otro, así como ésta depende del grado de eficiencia y efectividad con el que se utilicen.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **Jerarquía de los factores.**

- **Los factores básicos:** comprenden los recursos naturales, ubicación geográfica, clima, mano de obra no especializada y semi-especializada. Son factores heredados o cuya creación requiere una baja inversión y no tienen importancia significativa para la ventaja competitiva nacional.
- **Los factores avanzados:** son aquellos necesarios para alcanzar una ventaja competitiva de orden superior, como ser diferenciación del producto o tecnología de producción propia. Son escasos y requieren gran inversión tanto monetaria como humana y están creados sobre los factores básicos.

Estos se pueden dividir en factores generalizados y factores especializados.

Los factores generalizados: pueden utilizarse en una amplia gama de sectores e incluyen red de carreteras, empleados motivados o con formación universitaria.

Los factores especializados: pueden aplicarse en una limitada gama de sectores debido a su alta especialización e incluyen personal con formación muy específica, base de conocimiento en un ámbito particular o una infraestructura muy particular.

La ventaja competitiva más importante y sustentable se alcanza cuando los factores necesarios para competir en un sector son factores avanzados y especializados, éstos determinan la complejidad de la ventaja competitiva y el ritmo de perfeccionamiento.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## Creación de factores

Los factores más importantes para lograr ventaja competitiva sustentable son aquellos avanzados y especializados que se crean.

Los países son exitosos en aquellos sectores en los que la creación y perfeccionamiento de factores es más eficaz.

La presencia de factores avanzados y especializados en una nación frecuentemente no es solo causa de ventaja nacional sino también por lo menos en parte un efecto.

## Desventajas selectivas en los factores

La ventaja competitiva puede derivarse de la desventaja de algunos factores. Una desventaja en un sector competitivo puede llegar a ser una ventaja en otro sector más dinámico. Estas desventajas contribuyen a la mejor formación de la ventaja competitiva ya que las empresas deberán ser innovadoras en aquellas áreas en la que obtienen desventajas. Las mismas pueden ser provocadas por la escasez o no disponibilidad de los factores o por el alto costo de los mismos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### 5.3.1.2 CONDICIONES DE LA DEMANDA.

La forma en que las empresas perciben, interpretan y responden a las necesidades de los compradores conforma la composición de la demanda. Para lograr ventaja competitiva, la composición de la demanda interior debe de cumplir con tres características:

- Estructura segmentada de la demanda: cuando hay economías de escala o de aprendizaje el tamaño de los segmentos es de importancia para la ventaja competitiva a nivel nacional. Los segmentos grandes son los que reciben mayor atención por parte de las empresas de un país, por el contrario, los segmentos más pequeños o los menos deseables son los que tienen menos prioridad junto con aquellos que se consideran menos rentables, cediendo estos a sus rivales.
- Compradores entendidos y exigentes: presionan a las empresas para que alcancen mayores niveles en cuanto a la calidad, características y servicios de sus productos. Se considera que los compradores son exigentes cuando sus necesidades son rigurosas y difíciles de alcanzar dadas las circunstancias locales.
- Necesidades precursoras de los compradores: una empresa obtiene ventaja competitiva si las necesidades de sus clientes locales son la base para entender las necesidades de los clientes extranjeros. Esto estimula la continua mejora de los productos así como la capacidad de competir en nuevos segmentos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **Tamaño y pautas de crecimiento de la demanda.**

Tamaño de la demanda interior: El tamaño de la demanda interior será de mayor importancia para la ventaja competitiva nacional en todos aquellos sectores en los que se necesiten grandes inversiones de Investigación y Desarrollo, tecnología o existan niveles altos de incertidumbre. Este será una ventaja si fomenta la innovación y la reinversión o el dinamismo.

Número de compradores independientes: tener un gran número de compradores crea un mejor entorno para fomentar la innovación. Cada uno de los clientes aporta sus propias ideas con respecto al producto, amplía la información disponible del mercado y fomenta la mejora continua. Con esto se estimula el ingreso de nuevas empresas al sector, así como reduce el riesgo de tener que abandonarlo.

Tasa de crecimiento de la demanda interior: La tasa de inversión de un sector depende de su rápido crecimiento, esto hace que las empresas inviertan en tecnología y construyan grandes instalaciones con la confianza de que las mismas serán usadas provechosamente. El crecimiento de la demanda interior es importante en periodos de cambio tecnológicos y no es una ventaja a no ser que su composición sea favorable.

Temprana demanda interior: ayuda a las empresas a ubicarse en el sector antes que sus competidores. Es muy importante para las empresas locales poder detectar las necesidades de los clientes con respecto a sus productos, ya que esto le permite competir con sus rivales extranjeros.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Temprana saturación: obliga a las empresas a continuar innovando y perfeccionando. Un mercado saturado lleva a que bajen los precios, se introduzcan nuevas características, mejoren los rendimientos del producto y los clientes se animen a cambiar los antiguos productos por otros más modernos. La saturación aumenta la rivalidad, lleva a disminuir los costos, y se reestructuren las empresas. Cuando la demanda exterior crece y la interior madura, las empresas tienen mayores incentivos para vender en el exterior.

### **Internacionalización de la demanda interior.**

La base de la ventaja competitiva a nivel nacional está determinada por la composición de la demanda interior. Ésta, puede ampliar la ventaja afectando el comportamiento, oportunidad y motivación de las inversiones.

Compradores locales móviles o multinacionales: cuando los compradores son móviles, se crea una ventaja competitiva ya que su existencia da a la empresa la oportunidad de estar presente en otros países.

Influencia sobre las necesidades extranjeras: ocurre cuando se inculcan métodos y valores que reflejan las condiciones locales de un país y cuando los compradores regresan a su país de origen los llevan consigo. Esto puede darse a través de la difusión de la cultura, tradiciones de un país que resultan atractivos para los extranjeros.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

La interacción de las condiciones de la demanda: Los atributos más importantes para la demanda interior son aquellos que producen un estímulo inicial y sostenido para la inversión y la innovación, así como competir en segmentos cada vez más especializados.

### 5.3.1.3 SECTORES CONEXOS Y AUXILIARES

La existencia de sectores conexos competitivos genera ventaja competitiva para las empresas del sector ya que producen insumos muy utilizados e importantes para la innovación y la internacionalización.

#### Ventaja competitiva en sectores proveedores:

- Acceso eficaz a insumos más rentables con relación al costo.
- Acceso a maquinaria o a insumos del sector proveedor que están teniendo éxito a nivel internacional y a los cuales las empresas pueden tener acceso.
- Proceso de innovación y perfeccionamiento ya que las empresas pueden acceder más fácilmente a la información, a nuevas ideas e innovaciones de los proveedores. Intercambiar resultados de sus procesos de investigación y desarrollo y la resolución conjunta de problemas permite a las empresas lograr una solución más rápida y eficaz.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Las empresas obtienen mayores beneficios cuando sus proveedores son competidores a nivel mundial ya que cuentan con los mejores medios para poder mejorar su ventaja competitiva, así como facilitar a sus clientes un mejor flujo de tecnología.

Para lograr ventaja competitiva en un sector solo basta con tener ventaja competitiva de los proveedores en ese sector, no es necesario que los proveedores sean competitivos a nivel de todos los sectores.

### La ventaja competitiva en sectores conexos:

Un sector conexo es aquel en el cual las empresas pueden coordinar o compartir actividades de la cadena de valor cuando compiten o aquellos en los que sus productos son complementarios.

La existencia en un país de sectores conexos lleva a crear nuevos sectores competitivos.

Un sector logra éxito a nivel nacional cuando un gran número de sectores conexos tienen ventaja competitiva, principalmente en aquellos sectores que tienen relación con la innovación y actividades críticas.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **5.3.1.4 ESTRUCTURA, ESTRATEGIA Y RIVALIDAD DE LA EMPRESA.**

El último determinante de la ventaja competitiva a nivel nacional es el sector en el que se crean, organizan y operan las empresas.

#### Estrategia y estructura de las empresas domésticas

Los países tendrán éxito en aquellos sectores en los que las prácticas directivas y las formas de organizarse sean adecuadas para lograr ventaja competitiva.

Los aspectos de un país que influyen en la forma de organizar y operar las empresas son:

- La disponibilidad y capacidad de las empresas de competir a nivel mundial.
- La política gubernamental, su influencia en la internacionalización de las empresas nacionales.

#### Metas:

- Metas de la compañía: para alcanzar el éxito en un sector, las metas de los propietarios y de los directores deben acompañar las metas del sector.
- Metas de los empleados: cuando las metas de las personas que trabajan en la empresa no son acordes con las metas de la compañía, estos pueden frenar el éxito de la empresa. En esto tiene un papel muy importante la motivación que está

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

determinada por el sistema de retribución que se utilice, el cual genera un determinado comportamiento sobre el personal. Serán de importancia también las prácticas de ascenso, el pago de primas y la relación que tenga el personal de rango superior con los subordinados.

- Influencia del prestigio sobre las metas: El prestigio de una empresa depende de los conocimientos de los empleados y superiores, así como de su motivación. Cuando un sector tiene éxito a nivel internacional obtiene prestigio y el mismo, respalda la ventaja competitiva.
  
- La importancia del compromiso continuado: Las pautas de diversificación de una empresa son un indicio importante del compromiso de los sectores. Centrarse en un solo negocio o en una diversificación muy conexas es una señal del compromiso o las causas de él. La diversificación inconexa tiene una correlación negativa con la ventaja competitiva de un sector.
  
- Rivalidad doméstica: crea presiones para que las empresas locales se superen, saliendo del mercado local hacia el internacional, obteniendo así ventaja competitiva a nivel internacional.

El éxito de un rival doméstico demuestra que es posible competir y superarse, atrayendo nuevos competidores al sector.

Los rivales domésticos abarcan enfoques alternativos para la estrategia y cran una amplia variedad de productos y servicios que abarcan varios segmentos. Como

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

consecuencia de esto, se mejora la innovación, se amplían los productos ofrecidos y se crean barreras para el ingreso de competidores extranjeros.

También contribuye a evitar algunas desventajas como ser crear defensas contra la intervención gubernamental que limite la innovación y la competencia.

La rivalidad doméstica depende de la formación de nuevas empresas para crear nuevos competidores.

a. Empresas nuevas completamente: las mismas pueden surgir a partir de empresas ya establecidas fundadas por empleados de proveedores y clientes o que son el resultado de ideas surgidas durante la formación académica la investigación universitaria.

b. Diversificación interna de las empresas ya establecidas hacia nuevos sectores: esta se produce mediante diversificación conexas. El conocimiento y los activos son transferidos desde la empresa existente hacia la nueva empresa, esto hace que se amplíen las perspectivas para alcanzar la ventaja competitiva.

### **5.3.2 EL PAPEL DE LA CASUALIDAD.**

Los acontecimientos casuales son incidentes que se encuentran fuera del control de la empresa y del gobierno.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Su importancia radica en que generan situaciones discontinuas que llevan a que cambie la posición competitiva de un sector, anulando las ventajas competitivas alcanzadas y creando nuevas.

Invención, talante emprendedor y casualidad: El núcleo de la ventaja competitiva está formado por la invención y el talante emprendedor, ninguno de estos son aleatorios por lo que asignar un papel a la casualidad no asegura el éxito de un sector.

### **5.3.3 EL PAPEL DEL GOBIERNO.**

El gobierno influye sobre los cuatro determinantes de la ventaja competitiva nacional a través de las subvenciones, políticas de mercados de capitales, políticas educativas, entre otras.

A pesar de que el gobierno tiene una importante influencia sobre la ventaja competitiva, éste no es un determinante de la misma ya que solo puede controlar de forma parcial, influyendo sobre alguno/os de sus determinantes.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **6. ANALISIS DE LOS DETERMINANTES DE LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DE LAS NACIONES.**

### **6.1. CONDICIONES DE LOS FACTORES.**

#### **6.1.1 Recursos humanos.**

Según las entrevistas realizadas a diversos informantes calificados, llegamos a la conclusión que si bien, no existe una capacitación específica en la materia, el personal aprende de la experiencia que adquiere con su trabajo diario y que cuando es necesario tomar conocimientos en un tema particular, son los proveedores quienes facilitan esa información técnica y lo instruye.

Una característica que debemos resaltar es que, dentro de la región MERCOSUR, Uruguay es el país que tiene menores tasas de cargas sociales, llevando esto a incurrir en menores costos a la hora de contratar personal.

Otro aspecto relevante con el que contamos es que, la población de nuestro país cuenta con un muy buen nivel educativo. Esto lleva a que la capacitación sea llevada a cabo con mayor facilidad.

Según nos informó Cecilia Casulo, directora de la Cámara de Autopartes en Uruguay, las escuelas técnicas (UTU), se encuentran en comunicación con el consejo automotor tripartito, de manera de analizar las necesidades concretas en cuanto a diversos cursos de capacitación que pueden surgir.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **6.1.2 Recursos físicos.**

La principal fuente de obtención de materias primas es la importación, esto se debe a las limitaciones físicas con que cuenta Uruguay para disponer de las mismas. Entre ellas podemos mencionar el cobre, caucho, hierro, aluminio, entre otras.

La producción de cuero constituye el factor con el que se logra obtener una ventaja competitiva. El mismo es un insumo básico de producción natural, no escasa en el país, de alta calidad, utilizada para la confección de tapizados de asientos.

Si bien, nuestro país es productor de este insumo, el mismo es exportado en forma bruta hacia Brasil. En este país se procesa para luego importarlo nuevamente hacia nuestro país e incorporarlo a los productos terminados.

Cabe destacar que entre los años 2002 y 2005, la exportación de cueros no se vio disminuida como consecuencia de la crisis económica que atravesó la región.

Esto se evidencia del cuadro N°3.6, en donde los asientos para vehículos de cuero natural es el principal producto exportado.

La mayor parte de las materias importadas provienen del Mercosur, impulsado por el régimen de arancel cero y la mayor disponibilidad de recursos físicos que poseen Argentina y Brasil.

En relación al Mercosur, Uruguay cuenta con libre acceso al mercado Argentino y Brasileño para los productos del sector.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **6.1.3 Recursos de conocimiento.**

Tal como se mencionó anteriormente, si bien no existe capacitación específica en la materia, dentro de las medidas propuestas por el Gabinete Productivo para el desarrollo de la cadena de valor del sector automotriz (dentro del cual consideran vehículos y sus partes) se propone, mejorar el nivel de capacitación de los trabajadores. Esto se realizará mediante un relevamiento de las necesidades de capacitación existentes, de la oferta de capacitación y de los recursos de financiamiento de la misma

### **6.1.4 Recursos de capital.**

Como ventaja competitiva podemos mencionar el funcionamiento del mercado financiero uruguayo. La apertura financiera con la que cuenta, facilita el ingreso de capitales extranjeros al país y una vez instalados, este capital extranjero recibe el mismo tratamiento que el capital local. Entre las características más relevantes de esta apertura financiera podemos destacar, la libre entrada y salida de capitales, libertad de cambios, secreto bancario y libre fijación de la tasa de interés. Además, existe libertad de transferir fondos y de repartir utilidades.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **6.1.5 Infraestructura**

La posición geográfica con la que cuenta Uruguay constituye un elemento importante de análisis, ya que el mismo está localizado en un punto estratégico, que facilita el acceso a los mercados vecinos (Argentina y Brasil). Estos son los principales proveedores de materias primas y los principales mercados de destino de los productos terminados. Esta ventaja se ve reflejada en la infraestructura a nivel de carreteras, rutas fluviales y puertos que facilitan el transporte de la mercadería.

Uruguay cuenta con una infraestructura de soporte adecuada, que se encuentra en desarrollo para el transporte de mercadería ya sea por vía marítima, aérea o terrestre. Además, tiene una localización e infraestructura idóneas para la distribución de mercaderías hacia la región.

Cuenta con una red de carreteras que facilita el acceso a diferentes destinos dentro del país así como a toda la región del Mercosur. La conexión con Argentina es mediante los puentes de Fray Bentos, Salto y Paysandú, y con Brasil, la conexión es mediante fronteras terrestres ubicadas en las ciudades de Bella Unión, Rivera, Rio Branco y Chuy.

En cuanto a la infraestructura ferroviaria, tanto para Uruguay como para los países de la región, la tendencia ha sido a la baja del uso de este medio de transporte. Actualmente en nuestro país no contamos con el mismo.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Si su utilización fuere implementada, se obtendrían diversas ventajas frente al transporte carretero, entre ellas; menor cantidad de accidentes, eficiencia energética, preservación del medio ambiente por medio de una menor contaminación y descongestión del tráfico. Además, tendría menores tarifas y grandes capacidades de carga. Sin embargo, presenta algunas desventajas, como ser, genera un doble proceso de carga y descarga de la mercadería, incertidumbre en los tiempos de transporte.

En el año 2007 se implementaron políticas de modernización del sector y en el año 2009, se comenzaron obras para reconstruir las vías férreas que unen las ciudades de Pintado (Brasil) y Rivera. Con esto se obtendrá mayor velocidad medido en kilómetros por hora y aumentará la capacidad de carga.

Para el año 2030, el sistema ferroviario uruguayo tiene proyectado integrarse a un sistema multimodal que convierta al país en un centro logístico, principalmente con Argentina y Brasil.

Para que el transporte ferroviario contribuya a la ventaja competitiva deben cumplirse dos condiciones. Por un lado, se requiere de un importante volumen de mercadería a transportar, por el otro, la existencia de extensas distancias. Aplicado a nuestro caso de estudio, considerando el Mercosur como mercado ampliado, podemos decir que estas dos condiciones se cumplen. Con respecto al volumen de mercadería a transportar, debemos tener en cuenta que la mayor parte de la producción del sector está destinada a la exportación. En relación a las distancias, si bien nuestro país es pequeño y las distancias son cortas, en

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Argentina y Brasil existen rutas que abarcan muchos kilómetros para llegar a los puertos más cercanos. Además, considerando que estos son los principales mercados a los que acceden nuestros productos y que los polos industriales se encuentran en Rio de Janeiro, Minas de Gerais y San Pablo (en Brasil) y en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe (en Argentina), es que concluimos, que si bien hoy en día el transporte férreo no es el medio más utilizado, su implementación beneficiaría al sector.

Uruguay cuenta con buenos puertos que operan bajo el sistema de Puertos Libres. Los Puertos Libres son definidos como recintos aduaneros en los cuales rige la libre circulación de bienes. Toda la mercadería que ingrese al puerto estará exenta de impuestos, tasas y tributos que son aplicables a cualquier importación. Recién se considerara importación en el momento que la mercadería salga del recinto portuario e ingrese al territorio aduanero nacional. Asimismo, se considerará exportación en el momento que la mercadería ingrese al puerto libre.

El puerto de Montevideo es la primera terminal de la costa atlántica de América del Sur que opera bajo un régimen de "Puerto Libre". Este régimen se aplica también a los puertos de Nueva Palmira, Fray Bentos y Colonia. Además de estos, Uruguay cuenta con puertos en Juan Lacaze, Salto y Paysandú. Todos estos tienen como destino diferentes actividades.

A mediano plazo, se proyecta la reconstrucción del puerto de Nueva Palmira y un nuevo trazado para la conexión del Puerto de aguas profundas en Rocha. Esto complementa la mejora del Sistema Nacional de Puertos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El Puerto de Montevideo constituye una puerta de entrada al Mercosur, siendo una plataforma logística y de integración regional.

### **6.2 CONDICIONES DE LA DEMANDA.**

#### **6.2.1 Compradores extendidos y exigentes.**

Las empresas lograrán obtener una ventaja competitiva superior a la de sus competidores si cuentan con compradores exigentes que impongan presiones para innovar.

Los principales destinos a los que se encuentra abocada la demanda son el mercado de reposición y el mercado de armadoras.

Dado que el mercado de reposición en nuestro país es pequeño, debido al tamaño del parque automotor, no existen compradores que exijan innovar. Sin embargo, en el mercado de armadoras, producto del nivel de relacionamiento con empresas internacionales, se exigen certificaciones de calidad para todas las autopartes que conformarán el vehículo. Esta exigencia de calidad, presiona a las empresas a innovar y mejorar sus estándares de producción, provocando una diferenciación de la empresa frente a la competencia.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **6.2.2 Tamaño y pautas de crecimiento de la demanda.**

### **6.2.2.1 Tamaño de la demanda interior.**

En términos del Mercosur, la cadena productiva se encuentra integrada. Argentina y Brasil son los principales productores del sector automotriz y los principales proveedores de las materias primas insumidas en nuestro país. Sin embargo, Uruguay se caracteriza por especializarse en la producción de aquellas autopartes que para los grandes productores son costosas producir, proveyendo a éstos con los mismos.

### **6.2.2.2 Número de compradores independientes.**

Este determinante no es aplicable a nuestro caso de estudio. El sector no cuenta con compradores independientes sino que los mismos se encuentran altamente integrados. Al ser las empresas autopartistas proveedoras de las empresas armadoras, el alto nivel de exigibilidad de certificación de calidad de los productos, hace que las relaciones con los mismos suelen ser a largo plazo.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **6.2.2.3 Tasa de crecimiento de la demanda interior.**

A nivel del Uruguay, el mercado interno de autopartes se encuentra satisfecho por la venta de repuestos que depende del tamaño del parque automotor. En los últimos años la venta de vehículos se ha incrementado, lo que lleva a concluir que la venta de repuestos lo hace de la misma manera. Esto se puede deber a diferentes coaliciones o al deterioro natural de los mismos. Sin embargo, también debemos de tener en cuenta que, debido a que las exigencias de la industria con relación a los proveedores son cada vez mayores, es que pocas empresas nacionales son capaces de cumplir con las mismas y por lo tanto se les dificulta vender en el mercado local.

A nivel del Mercosur, a pesar de las importantes diferencias en el tamaño o dimensión económica de los países miembros, la tasa de crecimiento de la población se encuentra al alza y como consecuencia de esto, el consumo per cápita también aumenta, logrando con esto, que la inversión en vehículos automotores se incremente.

### **6.2.2.4 Temprana demanda interior.**

En términos de Porter este determinante no es aplicable a nuestro caso de estudio.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **6.2.2.5 Temprana saturación.**

La temprana saturación es definida por Porter como un factor de ventaja competitiva que obliga a las empresas a innovar y perfeccionarse. Debido a la heterogeneidad de los productos que abarcan las autopartes, es que podemos afirmar que el sector no se encuentra saturado, por lo que este determinante tampoco contribuye a explicar la ventaja competitiva del sector.

### **6.3 SECTORES CONEXOS Y AUXILIARES**

En lo que respecta a los proveedores de materias primas, la industria cuenta con una amplia gama de oferentes, tanto nacionales como internacionales. La mayor parte de los insumos utilizados son de origen extranjero, debido a las limitaciones naturales y de recursos con las que cuenta Uruguay.

El sector requiere de tecnología muy heterogénea, esto se debe no solo a las características necesarias para producir una variedad de productos, sino también a la antigüedad de la misma. Las empresas que abastecen al sector armador, están constantemente invirtiendo en tecnología debido a las exigencias de calidad de las empresas armadoras. Al estar vinculadas a empresas multinacionales, el acceso a la misma es más fácil. Esto no ocurre en las empresas que abastecen el mercado de reposición.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Existe un alto grado de complementación entre el sector autopartista y las empresas armadoras. El sector autopartista, además de abastecer al mercado de reposición, provee al sector armador de todos los insumos necesarios para producir un vehículo. Este último, exige estándares de calidad superior en sus productos que le permitan competir a nivel internacional.

Dadas las características que poseen las empresas que abastecen al mercado de reposición, podemos considerarlas como un sector conexo al sector de autopartes.

### **6.4 ESTRUCTURA, ESTRATEGIA Y RIVALIDAD DE LA EMPRESA**

El sector autopartista se caracteriza por su acentuada heterogeneidad, dada la gran masa de productos que ofrece, así como los diferentes procesos productivos utilizados, pero que tienen en común el destino final y el marco regulatorio.

Tal como lo mencionamos en el capítulo 2, el sector autopartista está conformado por siete subsectores que no compiten entre sí, ya que no son productos sustitutos y que cada uno tiene sus propias características en cuanto a su estructura y funcionalidad.

En base a lo investigado, hemos observado la preferencia de inversores extranjeros de instalarse en Uruguay como parte de su estrategia, ya que los

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

mismos ven como ventaja la posición geográfica como punto clave para la logística internacional basado en la infraestructura.

Otro punto a favor, es la existencia del régimen de admisión temporaria. Su utilización es fundamental a la hora de importar materias primas que serán sometidas a un proceso de transformación, para luego ser exportadas como productos terminados.

Con el correr de los años, las empresas autopartistas locales han perdido cuota de mercado frente a los importadores, sin embargo algunas empresas se han mantenido a lo largo del tiempo, como ser Fanacif SA y Ecasol SA.

A partir del año 1991, con la desregulación del sector, la competencia de importadores aumento debido a la eliminación de los requisitos de integración nacional obligatoria y exportaciones compensatorias, conjuntamente con sucesivas rebajas arancelarias para la importación de vehículos extra-zona. De esta manera, las empresas comenzaron un proceso de reconversión que no solo implicó la inversión de nuevas tecnologías sino que también la incorporación de productos importados, como formas de complementar las líneas de producción, ya que los costos de fabricación superaban los costos de importar.

El segmento competitivo en general, está formado por los importadores, estando algunos mercados más saturados que otros, como ser, el mercado de semiejes homocinéticos respecto al mercado de neumáticos.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

En el país existen muy pocas empresas armadoras, la mayoría de las empresas autopartistas se enfocaron en producir aquellos bienes que para Argentina y Brasil son costosos producir. Uruguay se posiciona en la región como el país que produce bienes de inicio o fin de línea, en los que se requiere de series cortas de producción.

### **6.5 EL PAPEL DE LA CASUALIDAD**

La teoría desarrollada por Porter en su libro “La Ventaja Competitiva de las Naciones”, ha recibido variadas críticas por parte de investigadores y analistas. Estos, a pesar de reconocer su contribución a la evolución de la teoría de la competitividad internacional, afirman que inicialmente el modelo fue desarrollado para un número limitado de países industrializados, pero cuando se aplica a países más pequeños o en desarrollo, los determinantes de la competitividad internacional podrían variar.

Cuando consideramos la protección económica como un factor de competitividad, debemos de tener en cuenta tres elementos:

- Los aranceles a la importación.
- Las medidas para-arancelarias, como ser cupos, prohibiciones, entre otros.
- El tipo de cambio. Esto es cuando el gobierno con su política incide en la cotización.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Hasta el año 2002, la política cambiaria se basó en que el gobierno intervenía mediante la fijación de la cotización del dólar, a partir del 2003 se libró los flujos de oferta y demanda en un mercado abierto (o sea con libre entrada y salida de capitales) pero aún así, persisten intervenciones esporádicas por lo que se habla de "flotación sucia". Cuando hay un acción deliberada del gobierno, digitando las cotizaciones cambiarias, incide en la competitividad (para bien o para mal) pero se discute mucho si cuando el gobierno deja flotar el dólar se puede hablar de factor de competitividad o no. Con un tipo de cambio alto, las empresas competen mejor pero pueden estar cobijándose ineficiencias de productividad. Con un tipo de cambio bajo las empresas tienen que esforzarse por aprovechar las ventajas competitivas de que habla Porter, para poder competir. Un tipo de cambio exageradamente bajo, usado como instrumento para contrarrestar la inflación en la década de los noventa, provocó serios problemas de competitividad a las empresas radicadas en Uruguay (similar situación en Argentina) y terminó en la crisis del 2001 en Argentina y 2002 en Uruguay.

Debemos de tener en cuenta que la teoría de Porter fue escrita en el año 1990, antes de la crisis europea que empezó en el 2007 y que actualmente continúa. Si esto no hubiera sido así, Porter no hubiera asignado a la casualidad como un factor tan importante.

### **6.6 EL PAPEL DEL GOBIERNO.**

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Uruguay cuenta con acuerdos comerciales y de protección de las inversiones con diferentes países que, junto con la normativa que regula al sector, promueven las exportaciones y las inversiones.

El sector automotriz, dentro del cual incluimos vehículos y sus partes, ha sido objeto variadas modificaciones en sus políticas industriales por la importancia del mismo y la heterogeneidad de productos que lo componen. Todas estas políticas, combinadas con las normas de promoción general, constituyen es estímulo para que las plantas de armado y las empresas autopartistas se instalen en nuestro país.

En el marco del Mercosur, cabe mencionar que, hasta el momento, no se ha conseguido definir una política automotriz común que rija para todos los países miembros, sino que más bien, han predominado los conflictos y la competencia por los mercados ante las acciones de cooperación que busquen favorecer la eficiencia y competitividad de la industria.

De esta manera, los países han firmado acuerdos bilaterales que permitan un mejor funcionamiento del sector. Para el caso de Uruguay, estos acuerdos le permiten:

- Exportar productos automotores sin arancel y sin limitaciones cuantitativas siempre que los mismos cumplan con un Índice de Contenido Regional mínimo del 60%.
  
- Si se trata de modelos nuevos o conjuntos o subconjuntos de autopartes aprobados en el Programa de Integración Progresiva, también regirá el arancel

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

cero, no existirán limitaciones cuantitativas y además, el mínimo de contenido regional permitido será de 40% el primer año, 50% el segundo y 60% el tercer año.

De acuerdo al Dto. 340/996 del 28/08/1996, las terminales automotrices podrán importar kits de vehículos con un arancel preferencias del 2%, siempre que proceso de ensamblado se realice completamente en el país y la producción resultante se destine al mercado interno.

El gobierno fomenta las exportaciones mediante un reintegro del 10% sobre el valor de las exportaciones de vehículos y sus partes mediante certificado de crédito. Los mismos se podrán usar tanto para el pago de impuestos en la aduana, como ante la DGI o el BPS.

Además de todos estos beneficios, debemos mencionar nuevamente el Régimen de Admisión Temporal, siendo este es el principal beneficio en el que se apoya nuestro país. Este régimen favorece a las exportaciones, ya que permite mejorar las condiciones de competitividad en los mercados internacionales. Su utilización permite eliminar excesos de costos de producción de los bienes exportados derivados de aranceles y otros impuestos vinculados con la importación de insumos y de esta manera evitar el doble cobro de aranceles sobre los mismos.

Es muy utilizado por los exportadores uruguayos para el aprovisionamiento de insumos a bajos costos, es así que, más del 70% de las exportaciones uruguayas hacen uso de materias primas importadas bajo este régimen.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Su uso es muy discutido en el marco del MERCOSUR, ya que el mismo no tendría sentido, si se utiliza para facilitar las exportaciones hacia los restantes socios del acuerdo, en el marco de la Unión Aduanera. Se han acordado múltiples prórrogas que admiten su uso en el comercio intrarregional.

La eliminación de este régimen podría afectar de forma importante las exportaciones del sector a la región, ya que los insumos importados deberán pagar AEC cuando ingresan al país.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## 7. CONCLUSIONES

Este capítulo tiene como objetivo exponer las conclusiones a las que hemos arribado a través del desarrollo de los diferentes capítulos expuestos en nuestro trabajo de investigación.

En el capítulo 1 expusimos nuestro objetivo, consistente en evaluar la competitividad, aplicando a la realidad del sector de autopartes la teoría desarrollada por Michel Porter en su libro “Las ventajas competitivas de las Naciones”. Asimismo, analizar la incidencia que ha tenido el Mercosur en dicho grado de competitividad.

De las diferentes definiciones de competitividad plantadas, hemos adoptado aquella definida por Porter como la capacidad que posee una organización para lograr una ventaja competitiva que le permita alcanzar, sostener y mejorar su posición en el mercado tanto interno como externo, con respecto a sus competidores.

Tal como lo mencionamos en ese capítulo, desde el momento que Uruguay es un país exportador de autopartes en gran magnitud, partimos de una presunción de competitividad, la que intentaremos explicar a la luz de la teoría.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Una característica relevante del sector es su interrelación con las empresas armadoras. Sin embargo, en nuestro país no encontramos grandes empresas armadoras. Si en cambio, el desarrollo y reciente instalación de empresas autopartistas que son proveedoras del mercado de reposición local y armador.

En el capítulo 2, hemos distinguido que dentro de las empresas autopartistas que se encuentran en el nivel de ensamble se agrupan en dos, estos son empresas sistemistas y empresas terminales. Las sistemistas se encargan de ensamblar (acoplar dos o más partes) los subconjuntos que serán incorporados al producto final y los terminales son los que reúnen los subconjuntos y piezas para ensamblar al producto final.

Asimismo, detectamos que la materia prima utilizada para la producción de autopartes no es de origen nacional.

Con respecto a la tecnología, Uruguay no es un país que la cree, por lo tanto, no es de extrañar que las mismas sean provistas desde el exterior y que las empresas necesiten tener un alto nivel de actividad tecnológica para obtener la certificación de calidad requerida.

En el capítulo 3 realizamos un análisis del sector de autopartes en nuestro país. La industria de autopartes, al ser proveedora de la industria armadora, comparte con ella su potencial dinámico que se relaciona con su alto poder de encadenamiento a nivel industrial, que caracteriza al sector. Dado su vínculo estrecho con el sector automotriz, es que podemos decir que nos encontramos frente a un sector

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

competitivo a nivel global, con un alto grado de concentración de las empresas que lo componen.

Son características del sector: la heterogeneidad de productos, el alto grado de inversión, la especialización, la producción a gran escala, la calidad de las materias primas y productos terminados, así como la escasa integración vertical y la tecnología.

Existen tendencias a nivel global que permiten ganar en competitividad, tal como mencionamos en dicho capítulo, estas son: Commonolisation, Modularisation, Global Sourcing. En nuestro caso, concluimos que la tendencia que más se adapta es Global Sourcing, debido a la concentración de la producción de autopartes en nuestro país, que luego es distribuida al resto del Mercosur.

En Uruguay, la industria automotriz se reconvirtió a partir de la creación del Mercado Común. Los cambios en la regulación hicieron que la proyección productiva de la misma se ajustara a la dinámica de la integración regional. En la industria armadora, esta reestructuración condujo a producir vehículos en series cortas y productos complementarios a los fabricados en Argentina y Brasil.

A partir de su creación, se identifican tres etapas:

- 1990 a 1993: la fabricación de vehículos se realizaba para el mercado interno, se exportaba menos del 10% de la producción. Se libera el comercio y entran a operar los acuerdos firmados en el marco del Mercosur.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- 1994 a 2004: hasta el año 2001 la industria mantiene un determinado nivel de producción destinado a la región, principalmente Argentina, donde el mercado interno absorbe menos del 10% de la producción. El uso del régimen de AT es el fundamento del aumento en el volumen de las exportaciones. Sin embargo, debemos hacer un paréntesis entre los años 2002 – 2003, donde la crisis en la región trajo como consecuencia un descenso importante de la demanda de automóviles, impactando en el mercado de las empresas armadoras uruguayas.
  
- A partir del año 2005: el sector comienza a recuperarse, apareciendo nuevos productos, inversores y mercados de destino.

La fabricación de autopartes tiene por destino el abastecimiento al mercado de reposición, al de armadoras o ensambladoras de vehículos y a la exportación.

Analizando la evolución de las ventas de vehículos en los últimos veinte años, observamos que las mismas han crecido; esto conlleva a que la producción de autopartes lo haga paralelamente.

Las empresas autopartistas de capital nacional mayormente se orientan a producir para el mercado de reposición. No necesariamente sus principales relaciones se encuentran ligadas con las empresas armadoras. Aquellas empresas que no poseen vínculo directo con ellas, se enfrentan con dificultades a la hora de competir. Esto hace que fabriquen repuestos de baja categoría, debido a que no están en

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

condiciones de obtener certificaciones de calidad, por no contar con asistencia tecnológica adecuada o no integrar un grupo o entidad automotriz internacional.

Muy pocas empresas autopartistas cuentan con una producción integrada con empresas armadoras. En el mercado, identificamos a GKN y Dana Internacional que producen en nuestro país aprovechando el régimen de AT, y si bien abastecen el mercado local, el principal destino de sus productos es la exportación. Estas cumplen con las condiciones de precio y calidad establecidas por empresas armadoras a nivel internacional.

En nuestro país se encuentran operando cuatro empresas ensambladoras, ellas son: Nordex SA, Bognor SA (ex Oferol SA), EFFA SA y Chery; las mismas importan autopartes desde sus casas matrices o filiales de las mismas y luego incorporan componentes de fabricación nacional para el ensamblado de vehículos.

El origen de las importaciones del sector son diversos; las mismas se importan para abastecer directamente al mercado de reposición; formar parte del proceso productivo para la realización de automóviles y para la creación de autopartes en el país, con el beneficio que implica el régimen de AT.

Las ventas del sector de autopartes han variado a lo largo del tiempo. Con el surgimiento del Mercosur y como consecuencia de un contexto macroeconómico expansivo, el destino de las mismas cambió. Al inicio de la década de los noventa, la mayor parte de la producción tenía como destino abastecer el mercado interno, y a partir de año 1994 se comenzó a exportar.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Como resultado de nuestro análisis del mercado, pudimos observar que la mayor parte de las exportaciones de autopartes, se encuentran concentradas en empresas relacionadas con empresas internacionales. Esto se debe al beneficio del régimen de admisión temporaria.

Con relación a la producción, hemos observado que a lo largo de estos años, la misma ha evolucionado siguiendo el ritmo de la demanda del sector, siendo la misma creciente. Este aumento también surge como consecuencia de la instalación de empresas autopartistas extranjeras en nuestro país.

El nivel de empleo es otro factor que se ve reflejado con este aumento de la producción, ya que a mayor producción mayor necesidad de mano de obra.

El sector automotriz y de autopartes ha experimentado en los últimos años un crecimiento importante en el nivel de inversiones extranjeras, y tiene perspectivas de continuar creciendo. Esto se debe a la iniciativa del gobierno uruguayo para establecer mecanismos que la fomentan como son: la ley de Promoción y Protección de Inversiones Nro. 16.906, el Régimen de Admisión Temporaria, Decreto 2/012, devolución del IVA, sistema de refinanciación de las exportaciones. Otro punto que favorece la IED es el trato equitativo e igualitario que se le da a las inversiones extranjeras en relación a las nacionales. Ambas reciben el mismo tratamiento, existe libertad para la transferencia de fondos así como repartición de utilidades.

Uruguay presenta un excelente clima de negocios, tal como lo demuestran los diversos ranking internacionales: está primero en el ranking de Clima Económico

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

en América Latina; según el último informe *Doing Business 2012* que elabora el Banco Mundial, se sitúa en la posición 90 entre los 183 países analizados, y el otorgamiento de la calificación de Grado Inversor por Standard & Poor's a la deuda soberana uruguaya.

En el capítulo 4, presentamos al Mercosur como bloque económico, considerando su marco jurídico y su operativa funcional.

Analizando su funcionamiento, podemos decir que con respecto a los objetivos establecidos en el Tratado de Asunción que implican la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, así como el establecimiento de un arancel externo común; para el caso del sector autopartista, no se aplican, ya que a diferencia del resto de los sectores, no cuenta con un arancel externo común, subsistiendo diferentes aranceles externos entre los países del bloque. Por todo esto, podemos decir que nuestro sector de estudio, posee un “Mercosur propio”, con su normativa particular, constituyendo una de las excepciones existentes en este Mercado.

Excepto por lo expuesto anteriormente, se puede decir que el Mercosur ha tenido un funcionamiento regular a lo largo de sus veinte años de existencia.

A nivel regional, no se ha llegado a una Política Automotriz Común, ya que los países miembros no poseen el mismo nivel de producción, exportación y competitividad. Sin embargo, existen entre ellos acuerdos bilaterales que permiten el funcionamiento del mercado. Estos establecen los cupos permitidos tanto para

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

importar o exportar, ya sea desde o hacia el bloque, así como las medidas mínimas de contenido regional.

A pesar de esto, podemos destacar, que en el marco del Mercosur, la integración regional ha sido de suma importancia para el ámbito productivo del sector autopartista. Paradójicamente, siendo el sector automotriz uno de los sectores de excepción dentro del mercado común con respecto al arancel cero, existe cierto grado de integración en las cadenas productivas, siendo este aspecto no común en otros sectores o actividades productivas. Esto da cuenta a la oportunidad que tiene nuestro país de alcanzar estrategias de complementación, como consecuencia del efecto derrame proveniente de los productores más grandes (Argentina y Brasil) que permiten integrar la cadena de valor.

Consideramos al Mercosur como un centro de atracción para las empresas armadoras, las cuales en el marco de una estrategia, tienden a radicarse en la región. Es así que podemos observar que la mayor parte de la producción del sector es exportada a países miembros, evidenciando así una fuerte influencia de éste.

Debido a los altos costos de traslado de los productos, no es recomendable exportarlos hacia países ajenos al Mercosur.

En capítulo 5, presentamos la teoría del Diamante, desarrollada por Porter para analizar los determinantes que llevan a concluir si una nación es competitiva o no.

Finalmente, en el capítulo 6 vinculamos la teoría con la realidad captada en el sector de autopartes.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Retomando los determinantes desarrollados por Porter en su teoría y habiéndolos analizado en el capítulo 6, tomamos aquellos que consideramos importantes para definir el grado de competitividad del sector.

Con respecto a las condiciones de los factores, tal como ya mencionamos, nuestro país no cuenta con los recursos físicos necesarios para obtener la materia prima insumidas por el sector, es por esto que se importan. En cuanto a los recursos humanos, si bien la población es de fácil capacitación, tampoco contamos con mano de obra especializada y existen pocos empresarios dispuestos a enfrentar las estrategias que conllevan al buen desarrollo del sector.

Dentro de este determinante, consideramos relevante para el funcionamiento del sector, el ordenamiento macroeconómico con que cuenta nuestro país, ya que los capitales extranjeros reciben igual tratamiento que los capitales nacionales, permitiendo así que los mismos fluyan y la libre distribución de utilidades.

En cuanto a la tecnología, nuestro país no es generador de la misma, siendo también ésta importada.

En cuanto a la infraestructura, Uruguay se encuentra ubicado geográficamente en un punto estratégico, por sus puertos que permiten el ingreso y la salida de los productos desde o hacia el resto de la región. Como desventaja podemos destacar la falta del ferrocarril como medio de transporte para dichos productos, ya que su capacidad de carga es muy superior a la capacidad que poseen los medios de transporte terrestres utilizados.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El determinante que Porter llama condiciones de la demanda, nos ofrece una visión opuesta según analicemos la competitividad del sector desde el punto de vista del mercado interno (Uruguay) o el mercado comercialmente ampliado (Mercosur).

En términos de Porter, un sector es competitivo si su demanda interna cumple con las siguientes condiciones: es extendida, creciente, exigente y de rápida saturación.

Considerando la extensión de la misma, podemos ver que la cadena productiva se encuentra integrada a nivel del Mercosur, siendo nuestro país productor de series cortas de producción, proveyendo a los principales productores del bloque con aquellas autopartes que para éstos son costosas de producir.

En cuanto a la demanda creciente, la misma la podemos identificar a nivel del Mercosur. En éste, tenemos un ascenso muy pronunciado de la población consumidora y en los últimos diez años se ha evidenciado una mejora en el nivel adquisitivo promedio de esa población. Esta percepción da lugar a la instalación de empresas armadoras en la región. Dado que en nuestro país no contamos con grandes empresas armadoras instaladas, y considerando que éstas son uno de los principales destinos a los que se encuentra abocada la producción, es que identificamos como relevante la existencia del bloque.

La exigencia la relacionamos con el nivel de certificación de calidad requerido por las empresas armadoras. En este mercado, producto del nivel de relacionamiento con empresas internacionales, se exigen certificaciones de calidad para todas las

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

autopartes que conformarán el vehículo. Esta exigencia de calidad, presiona a las empresas a innovar y mejorar sus estándares de producción, provocando una diferenciación de la empresa frente a la competencia. Cuando lo analizamos a nivel del mercado interno, podemos observar la dificultad a la que se enfrentan las empresas que abastecen al mercado de reposición para alcanzar dichos estándares.

La última de las condiciones de la demanda a analizar es la saturación. La misma no se cumple en ninguno de los dos casos mencionados, dada la heterogeneidad de los productos y el tamaño del mercado. A nivel de Uruguay, si bien la producción es superior a la demanda nacional, la gran parte de la producción es destinada a la exportación, quedando una pequeña parte para reponer el mercado interno. A nivel del Mercosur, si bien la demanda es ampliamente superior a la nacional, la no saturación se justifica por la diversidad de productos.

Otro de los determinantes que consideramos relevante es el de sectores conexos y auxiliares. Un sector conexo es aquel en el cual las empresas pueden coordinar o compartir actividades de la cadena de valor cuando compiten o aquellos en los que sus productos son complementarios. De esta manera, se evidencia que el sector automotriz es conexo al sector de autopartes. Existe un alto grado de complementación entre el sector autopartista y las empresas armadoras. El sector autopartista, además de abastecer al mercado de reposición, provee al sector armador de todos los insumos necesarios para producir un vehículo.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

El último de los determinantes que debemos mencionar es la incidencia del gobierno en la actividad del sector. El mismo constituye un papel importante a la hora de considerar si el sector es competitivo o no.

A nivel nacional, no podemos dejar de mencionar nuevamente, la importancia del régimen de admisión temporaria, ya que es éste, el pilar en el que se basa la operativa del sector. En caso de aplicar una política de arancel externo común para todos los países miembros, no tendría sentido su aplicación, debido a que a nivel regional el comercio de los bienes del sector no estarían gravados. Sin embargo, esto podría perjudicar a nuestro país teniendo en cuenta que la gran parte de los insumos son importados, y si bien, la gran mayoría de los mismos son de origen Mercosur, también se utilizan insumos originados fuera del mismo. En caso de que este régimen deje de aplicarse, deberíamos pagar impuestos tanto a la entrada, como a la salida del país de estos últimos. Es por esto, la importancia de permanencia del régimen de AT.

Finalizando nuestro trabajo de investigación monográfica podemos destacar las siguientes condiciones con que cuenta Uruguay y que llevan a que las empresas autopartistas sean competitivas. Estas son: la posición geográfica e infraestructura, ordenamiento macroeconómico y buen ambiente de negocios y finalmente la incidencia del gobierno, impulsada principalmente por el régimen de admisión temporaria.

El mercado de reposición es competitivo en cierta medida, si consideramos la relación calidad – precio, ya que éstos no son suficientes para competir en el

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

mercado internacional, por lo que no llegan a exportar sus productos. Sin embargo, las empresas autopartistas que se encuentran en integración vertical con las empresas armadoras internacionales, si cuentan con las condiciones que les permite ser competitivos ya que cuentan con precios competitivos a nivel internacional, así como con las certificaciones de calidad requeridas.

Dada la situación coyuntural por la que atraviesa Argentina en la actualidad y como forma de proteger sus productos nacionales, es que existen ciertas trabas en la relación comercial con el mismo. A todo esto debemos destacar, que si bien existen impedimentos para el ingreso a dicho país de vehículos, no lo hay para las autopartes. Es por esto que las empresas autopartistas enfrentan menores riesgos a la hora de exportar.

En el caso del mercado interno, el sector no es competitivo a nivel de todos los determinantes, ya que, tal como mencionamos en las críticas a la teoría desarrollada por Porter, la misma está pensada para países desarrollados industrialmente, no pudiendo considerar a Uruguay como tal.

Sin embargo, cuando consideramos el Mercosur a nivel comercial, si podemos verificar la presencia de estos determinantes. Es por esto que podemos decir que, cuando analizamos la producción de autopartes en nuestro país y consideramos la incidencia que el Mercosur ha tenido sobre el mismo, el sector es competitivo.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros

Porter M. (1991). *La ventaja competitiva de las Naciones*. Buenos Aires, Argentina: Javier Vergara Editor SA.

Porter M. (1986). *Estrategia Competitiva*.

Bueno Campos E. (1994). *Fundamentos de Economía y organización industrial*.

Chudnovsky D Fanelli J.M (2001). El desafío de Integrarse para crecer: Balance y perspectivas del MERCOSUR en su primera década. Cap.4.

López A; Arza V; Laplane M; Sarti F.; Bintencourt G.; Domingo R.; Reig N (2008). *La industria automotriz del Mercosur*.

### Trabajos Monográficos

Demarco, M; Leal M. (2001) *El sector Autopartista en el Uruguay: estructura, conducta y resultados*. Tesis Cr.Público, Montevideo, Universidad de la República – Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Antenucci, N. (2011). *Beneficios a las exportaciones en el sector automotor en el Uruguay*. Tesis Cr.Público, Montevideo, Universidad de la República – Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.

Cardozo, M. (2010). *El impacto de la inversión extranjera directa en la generación de investigación y desarrollo en l*. Montevideo, Universidad de la República – Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.

Pérez, F. (2010). *El estudio de las ventajas competitivas nacionales actuales en las industrias lácteas y automotriz en el Uruguay*. Montevideo, Universidad de la República – Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.

## Informes Técnicos

Uruguay XXI. (Setiembre 2009). *Informe del sector automotor y autopartes, oportunidades de inversión en Uruguay*

Uruguay XXI. (Abril 2011). *Informe del sector automotor y autopartes, oportunidades de inversión en Uruguay*.

Uruguay XXI. (Mayo 2011). *Informe del sector automotor y autopartes, oportunidades de inversión en Uruguay*.

Osimani R, Lorenzo F, Noya N. (Julio 2000). *Estudio sectorial Metalmecánico y plástico para el sector automotor*. Centro de Investigaciones Económicas (CINVE).

Bartesaghi I, (2011). *Mercado Común del Sur 1991-2010, Los resultados alcanzados en las reuniones del Consejo del Mercado Común desde la perspectiva del sector industrial*. Cámara de Industrias del Uruguay. [En línea], Disponible en: [http://www.ciu.com.uy/downloads/2011/Libro\\_Mercosur.pdf](http://www.ciu.com.uy/downloads/2011/Libro_Mercosur.pdf). [Acceso el 10 de Julio 2012]

Gabinete Productivo. República Oriental del Uruguay. (2008) *Cadenas de Valor I*.

Gabinete Productivo. República Oriental del Uruguay. (2010). *Medidas para el desarrollo de las cadenas de valor*.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## Sitios de Internet

Uruguay XXI, [en línea], Disponible en: <http://www.uruguayxxi.gub.uy/wp-content/uploads/2011/12/Informe-IED-en-Uruguay-Mayo-2012-URUGUAY-XXI.pdf>, [Acceso el 25 de Agosto 2012].

Cámara de Autopartes Uruguay, [en línea], Disponible en: <http://www.autopartes.org.uy/mercoparts.html>, [Acceso el 19 de Mayo 2012].

Asociación Latinoamericana de Integración, [en línea], Disponible en: <http://www.aladi.org/>, [Acceso el 4 Junio 2012].

Banco central del Uruguay, [En línea], Disponible en: <http://www.bcu.gub.uy/Paginas/Default.aspx>, [Acceso el 24 Agosto 2012].

Instituto Nacional de Estadística, [En línea], Disponible en: <http://www.ine.gub.uy/>, [Acceso el 24 de Agosto 2012].

Cámara de industrias, [En línea], Disponible en: <http://www.ciu.com.uy/innovaportal/v/31344/1/innova.front/>, [Acceso el 23 de Abril 2012].

Red Mercosur, [En línea], Disponible en: <http://www.redmercosur.net> , [Acceso el 24 de Abril 2012].

Wikipedia, [En línea], Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki>, [Acceso el 4 de Junio 2012].

Diccionario motor giga, [En línea], Disponible en: <http://diccionario.motorgiga.com/> , [Acceso el 23 de Abril 2012].

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## ANEXO

### **Cuestionario: Kables Montreal**

#### **1. Con respecto a los ingresos:**

##### **1.1. Cómo considera que han evolucionado los precios desde que comenzó a funcionar el Mercosur. ¿Los mismos han aumentado, disminuido o se han mantenido constantes?**

En los últimos años, los precios han venido aumentando a nivel mundial. No obstante, la rentabilidad obtenida ha disminuido como consecuencia de que los costos también se han incrementado y en mayor proporción que los precios.

##### **1.2. El volumen de productos vendidos, creció, disminuyó o no ha tenido importante variaciones.**

Hasta el año pasado, el volumen de ventas se ha mantenido constante. Con lo que respecta al año corriente, dos empresas se han retirado del país, por lo que las ventas han disminuido. Sin embargo, se espera que para el próximo año, las ventas se incrementen como consecuencia de la instalación de nuevas empresas transnacionales.

##### **1.2.a ¿Cuáles fueron los períodos en que se constataron los picos más altos?**

2009-2010

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **1.2.b ¿Y los más bajos?**

En los años 1992 y 2008 como consecuencia de las crisis de la región y la implementación del Mercosur en el 1991 que cambio la regulación.

## **1.3 ¿Cuál es el principal destino de la producción? ¿La exportación? (de ser así cual es el principal país destino) ¿El mercado interno?**

Los principales mercados externos de nuestra producción son Argentina y Brasil. El mercado interno está trabajando fuertemente para lograr la consolidación y mejora productiva que permita acceder a nuevos mercados de exportación.

## **2. Con respecto a los costos:**

### **2.1. ¿Cuál de estos dos factores influyen mas en el costo del producto, la tecnología utilizada o la mano de obra? ¿Algún otro?**

Los costos incurridos en mano de obra son elevados, esto debido al incremento de los sueldos establecidos por la industria manufacturera y las altas tasas de cargas sociales.

### **2.2. Con relación a la tecnología, que método de depreciación se utiliza para el cálculo de la amortización de las maquinas utilizadas.**

El método de depreciación utilizado para el cálculo de las amortizaciones es lineal a 10 años, en la mayoría de las empresas.

#### **2.2.1 ¿Cuál es la vida útil de las mismas?**

10 años.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **2.2 ¿Cada cuánto invierte en tecnología?**

Cada 5 años, seguro.

### **2.2.3 ¿Es costoso su mantenimiento?**

No, lo hacemos de forma constante, como política de mejora continua.

### **2.3. ¿Existe mano de obra calificada en nuestro país?**

A pesar de que la mano de obra calificada en nuestro país es escasa, las escuelas técnicas están en constante comunicación con el consejo automotor tripartito para analizar las necesidades concretas y de esa forma buscar la manera de implementar los cursos de capacitación necesarios.

#### **2.3.a ¿Invierte en capacitación?**

Si, in company.

#### **2.3.b¿En base a qué criterio se fijan los salarios del sector?**

A los consejos de salarios.

#### **2.3.c ¿Con cuánto personal cuenta la empresa?**

Actualmente contamos con 20 personas trabajando en la empresa.

### **2.4 ¿Los compradores de sus productos, son exigentes en cuanto a niveles de calidad?**

Si lo son.

### **2.5 En cuanto a la materia prima utilizada:**

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **2.5.a ¿La misma es importada?**

Si.

### **2.5.b ¿Tiene dificultades en acceder a la misma?**

No.

### **2.5.c ¿conflictos con los proveedores?**

No.

### **2.6 ¿La empresa cuenta con competidores a nivel nacional e internacional?**

#### **¿Cuáles?**

A nivel nacional, los importadores de repuestos no exigen requisitos de calidad en los productos que importan, ni tampoco hay control en los precios.

A nivel internacional, son las fábricas colegas que fabrican el mismo producto.

### **2.7 ¿Considera que su empresa es competitiva?**

No lo suficiente, tal como lo requiere el mercado original de automóviles. Sin embargo, a nivel de tecnología empleada estamos bien posicionados.

#### *Aclaraciones:*

Hoy por primera vez en la historia del país, el sector cuenta con un plan sectorial automotriz –autopartista.

Formamos un conglomerado con la finalidad de hacer el sector más competitivo, analizar nuevos mercados, trabajar la competitividad.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Tenemos un consejo sectorial, que se reúne mensualmente para tratar temas políticos y de forma.

Formamos parte del FOCEM (Fondo para la integración del sector en el Mercosur).

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### Cuestionario: Nordex S.A

La implantación del Mercado Común, particularmente en el sector autopartista, ha sido favorable. No obstante no se ha logrado desarrollar en su plenitud producto de los incumplimientos de parte de Argentina y Brasil de los acuerdos Mercosur firmados. A juzgar por la realidad actual (2012), se sigue adelante con fuerza y optimismo pero también con el alto riesgo que representan las posibles medidas de los gobiernos vecinos, medidas que han surgido de un día para otro sin respetar todo el marco regulatorio acordado y firmado por los tres países.

A modo de resumen destacamos los siguientes puntos:

Argentina:

- A) Desde la traba impuesta a la empresa motociclo en adelante ha trancado los ingresos de productos de Uruguay sin justificaciones concretas.
- B) En particular las autopartistas de Uruguay que abastecen a terminales fuertes de Argentina (Toyota, VW, Ford ) no se vieron afectadas por estas medidas anti-Mercosur.
- C) Finalmente se crea la ley de las compensaciones, toda empresa que importe en la Argentina debe exportar la misma cifra (dólar 1 a 1). Esta medida suspendió transitoriamente las exportaciones de camiones y autos de Uruguay a Argentina, por ejemplo las empresas que importan camiones y autos en Argentina debieron asociarse con otras no del rubro para lograr compensar importaciones-exportaciones, todo bajo dólar 1 a 1. Una vez

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

alcanzado el acuerdo de compensación con el gobierno argentino, igual éste regula y limita las importaciones. Nace otra figura, otro elemento de regulación: las licencias de importación se entregan con el ok del ministerio de industria argentino y no en forma fluida como debería ser. En definitiva estamos exportando a Argentina pero con una serie de dificultades que distan mucho de los acuerdos firmados.

Brasil:

En general la situación es muchos más favorable que la de Argentina. No obstante, hemos vivido algunos sustos en el presente año.

Brasil tiene un impuesto (arancel de importación) para los vehículos de extra zona del 35%. A dicho impuesto se agrega este año el I.P.I que aplica a la hora de comercializar la unidad al cliente final, incrementando el valor del mismo en un 30%. En resumen 35+30% 65% es el porcentaje en el que se incrementa por “impuestos especiales” un vehículo que llega a Brasil desde fuera del Mercosur. El citado I.P.I (30%) también aplica para los autos y camiones que ingresan a Brasil desde Uruguay.

Se vivieron momentos de mucha tensión y luego de largas negociaciones, la presidenta brasilera firmó un decreto para exonerar a Uruguay del I.P.I hasta fines del 2013.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

Retomando la pregunta de si es favorable para el desarrollo del sector el Mercado Común, destacamos:

- 1) La respuesta siempre es si, tanto fabricación de autos/camiones así como las autopartes, carecen de sentido si solamente apuntan a la venta en el mercado local. Ninguna empresa puede desarrollarse para abastecer el mercado local. Por supuesto hablamos de empresas rentables, con volumen, que ocupen mano de obra, etc.
- 2) Contenido regional y local
  - A) Los vehículos/camiones que se fabrican en la región , deben cumplir con un % de piezas fabricadas en la región
  - B) Dicho % aumenta año a año para cada modelo/versión que se fabrica y comercializa. por ejemplo 1er año 30% 2do año 35% 3er año 40% etc.
  - C) Además de lo antes mencionado y centralizando el análisis en Uruguay, se agrega el requerimiento (ley del gobierno uruguayo) de que nuestros vehículos /camiones deben cumplir con un % de contenido local (piezas fabricadas en Uruguay)
  - D) Los requerimientos de contenido regional y/o local han dinamizado el sector , generando las siguientes situaciones:
    - Empresas multinacionales de autopartes que se instalaron en Uruguay para abastecer terminales de argentina, Brasil y Uruguay (Takata, Yasaki y Faurecia)

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

- Empresas locales que se reconvirtieron y/o expandieron para suministrar a las terminales locales (Nordex, Cherry, Effa) y en algunos casos llegaron a exportar (Somil)
- Marcos regulatorios claros, estabilidad política, económica, beneficios a las exportaciones representan elementos que determinan y alientan los nuevos desarrollos en esta industria en el Uruguay.

## **1. Con respecto a los ingresos:**

### **1.1. Cómo considera que han evolucionado los precios desde que comenzó a funcionar el Mercosur. ¿Los mismos han aumentado, disminuido o se han mantenido constantes?**

Tomando los siguientes periodos:

- 1) 1991-1996
- 2) 1996-2004
- 3) 2004-2006
- 4) 2006-2011

Tenemos que los precios variaron en los 4 periodos, muy asociado al tipo de cambio y la competitividad con Brasil y Argentina. Los mejores precios corresponden al 2º periodo.

### **1.2. El volumen de productos vendidos, creció, disminuyó o no ha tenido importante variaciones.**

El volumen de los mismos ha tenido variaciones

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **1.2.a ¿Cuáles fueron los períodos en que se constataron los picos más altos?**

Los períodos más altos han sido dos (según la clasificación presentada anteriormente), de 1996 a 2004 dada la potenciación de las exportaciones al Mercosur, y del 2006 al 2011 debido a que se retoma la orientación exportadora después de la crisis Mercosur.

## **1.2.b ¿Y los más bajos?**

Los más bajos fueron los períodos de 1991 a 1996 producto de una actividad exportadora pobre, y de 2004 al 2006 debido al periodo de crisis en la región.

## **1.3 ¿Cuál es el principal destino de la producción? ¿La exportación? (de ser así cual es el principal país destino) ¿El mercado interno?**

El principal destino es la exportación, siendo el primer país Argentina y luego Brasil.

## **2. Con respecto a los costos:**

### **2.1. ¿Cuál de estos dos factores influyen mas en el costo del producto, la tecnología utilizada o la mano de obra? ¿Algún otro?**

Ambos influyen la tecnología y la mano de obra. En los últimos años creció mucho en el costo el componente mano de obra producto del incremento salarial y el atraso cambiario.



## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**2.2. Con relación a la tecnología, que método de depreciación se utiliza para el cálculo de la amortización de las maquinas utilizadas.**

**2.2.1 ¿Cuál es la vida útil de las mismas?**

Las mismas varían entre 5, 10 y 15 años, según el grupo de maquinas y herramientas.

**2.2.2 ¿Cada cuánto invierte en tecnología?**

Cada proyecto nuevo de producción (armado de un nuevo modelo o marca) supone la incorporación de nueva tecnología. El promedio de inversión de nueva tecnología es cada 3 años.

**2.2.3 ¿Es costoso su mantenimiento?**

Si, es una parte importante del costo.

**2.3. ¿Existe mano de obra calificada en nuestro país?**

Se hace cada vez más difícil conseguir mano de obra calificada para el sector.

**2.3.a ¿Invierte en capacitación?**

Si, es la única alternativa posible para poder cubrir los puestos de trabajo y mejorar el funcionamiento de la empresa.

**2.3.b¿En base a qué criterio se fijan los salarios del sector?**

Los mismos se fijan según las pautas establecidas por consejo de salarios del sector automotriz o autopartista, asociado al grupo o subgrupo correspondiente.

**2.3.c ¿Con cuánto personal cuenta la empresa?**

Nordex S.A tiene contratado a 300 personas directas, indirectas y administrativos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **2.4 ¿Los compradores de sus productos, son exigentes en cuanto a niveles de calidad?**

No solo son exigentes, sino que además pertenecen a sociedades (países) donde la defensa del consumidor es muy fuerte. Se puede decir que el partido se juega en la post-venta.

### **2.5 En cuanto a la materia prima utilizada:**

#### **2.5.a ¿La misma es importada?**

Si, desde Francia, China y Corea. También hay materia prima regional y local.

#### **2.5.b ¿Tiene dificultades en acceder a la misma?**

No existen dificultades.

#### **2.5.c ¿Conflictos con los proveedores?**

No tenemos.

### **2.6 ¿La empresa cuenta con competidores a nivel nacional e internacional?**

#### **¿Cuáles?**

Si, la competencia es muy fuerte: todas las empresas que fabrican camiones en Brasil y Argentina. Además todas las empresas que importan camiones de fuera de la región.

### **2.7 ¿Considera que su empresa es competitiva?**

Si.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **Cuestionario: Fanacif S.A**

### **1. Con respecto a los ingresos:**

**1.1. Cómo considera que han evolucionado los precios desde que comenzó a funcionar el Mercosur. ¿Los mismos han aumentado, disminuido o se han mantenido constantes?**

Los precios han aumentado a partir de la existencia del Mercosur.

**1.2. El volumen de productos vendidos, creció, disminuyó o no ha tenido importante variaciones.**

**1.2.a ¿Cuáles fueron los períodos en que se constataron los picos más altos?**

**1.2.b ¿Y los más bajos?**

**1.3 ¿Cuál es el principal destino de la producción? ¿La exportación? (de ser así cual es el principal país destino) ¿El mercado interno?**

El principal destino es la exportación, siendo Argentina el principal mercado y el Mercosur.

### **2. Con respecto a los costos:**

**2.1. ¿Cuál de estos dos factores influyen mas en el costo del producto, la tecnología utilizada o la mano de obra? ¿Algún otro?**

La mano de obra es el factor más costoso en nuestra producción.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**2.2. Con relación a la tecnología, que método de depreciación se utiliza para el cálculo de la amortización de las maquinas utilizadas.**

**2.2.1 ¿Cuál es la vida útil de las mismas?**

La vida útil de las mismas es de 15 años.

**2.2.2 ¿Cada cuánto invierte en tecnología?**

Cada año realizamos inversiones en tecnología como política de mejora continua y actualización.

**2.2.3 ¿Es costoso su mantenimiento?**

Si.

**2.3. ¿Existe mano de obra calificada en nuestro país?**

En nuestra empresa contamos con personal capacitado, ya que estamos constantemente realizando cursos de actualización.

**2.3.a ¿Invierte en capacitación?**

Si.

**2.3.b¿En base a qué criterio se fijan los salarios del sector?**

Principalmente nos basamos en lo establecido en los consejos de salarios, a su vez tratamos de mantener la media del mercado.

**2.3.c ¿Con cuánto personal cuenta la empresa?**

Actualmente contamos con 119 empleados.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

### **2.4 ¿Los compradores de sus productos, son exigentes en cuanto a niveles de calidad?**

Si, por ello estamos constantemente preocupándonos por cumplir con estándares de calidad.

### **2.5 En cuanto a la materia prima utilizada:**

#### **2.5.a ¿La misma es importada?**

Si.

#### **2.5.b ¿Tiene dificultades en acceder a la misma?**

Los normales.

#### **2.5.c ¿conflictos con los proveedores**

Los normales.

### **2.6 ¿La empresa cuenta con competidores a nivel nacional e internacional?**

#### **¿Cuáles?**

Nuestros competidores internacionales son: Frasle, Cobreq, Masfren, Syl y Liton.

### **2.7 ¿Considera que su empresa es competitiva?**

Relativamente.

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

## **Cuestionario: Cristalet S.A**

### **1. Con respecto a los ingresos:**

**1.1. Cómo considera que han evolucionado los precios desde que comenzó a funcionar el Mercosur. ¿Los mismos han aumentado, disminuido o se han mantenido constantes?**

No contamos con mucha ventaja en relación a precios, ya que el ahorro fundamental viene de lo que ingresa de China.

**1.2. El volumen de productos vendidos, creció, disminuyó o no ha tenido importante variaciones.**

En el 2003 dejamos de exportar.

**1.2.a ¿Cuáles fueron los períodos en que se constataron los picos más altos?**

**1.2.b ¿Y los más bajos?**

**1.3 ¿Cuál es el principal destino de la producción? ¿La exportación? (de ser así cual es el principal país destino) ¿El mercado interno?**

Actualmente, la empresa se dedica a abastecer el mercado interno.

### **2. Con respecto a los costos:**

**2.1. ¿Cuál de estos dos factores influyen mas en el costo del producto, la tecnología utilizada o la mano de obra? ¿Algún otro?**

# Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

La mano de obra es el factor que más influye en los costos.

**2.2. Con relación a la tecnología, que método de depreciación se utiliza para el cálculo de la amortización de las maquinas utilizadas.**

**2.2.1 ¿Cuál es la vida útil de las mismas?**

La vida útil es de 15 años.

**2.2.2 ¿Cada cuánto invierte en tecnología?**

Anualmente realizamos inversiones en tecnología.

**2.2.3 ¿Es costoso su mantenimiento?**

Si.

**2.3. ¿Existe mano de obra calificada en nuestro país?**

No mucha.

**2.3.a ¿Invierte en capacitación?**

Si.

**2.3.b ¿En base a qué criterio se fijan los salarios del sector?**

Principalmente nos basamos en lo establecido en los consejos de salarios, a su vez tratamos de mantener la media del mercado.

**2.3.c ¿Con cuánto personal cuenta la empresa?**

Contamos con 25 empleados.

**2.4 ¿Los compradores de sus productos, son exigentes en cuanto a niveles de calidad?**

Si, la calidad es algo muy importante para ellos.

## Incidencia del Mercosur sobre la competitividad en la Producción de Autopartes en el Uruguay

---

**2.5 En cuanto a la materia prima utilizada:**

**2.5.a ¿La misma es importada?**

Si.

**2.5.b ¿Tiene dificultades en acceder a la misma?**

Si.

**2.5.c ¿conflictos con los proveedores?**

No.

**2.6 ¿La empresa cuenta con competidores a nivel nacional e internacional?**

**¿Cuáles?**

Únicamente contamos con competencia internacional.

**2.7 ¿Considera que su empresa es competitiva?**

Si lo es.