

XV
CONGRESO
INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA
ADMINISTRACIÓN
E
INFORMÁTICA



INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y EN BRASIL: UNA COMPARACIÓN DE RESULTADOS DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2008

Área de Investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

AUTOR

Lourdes Álvarez Medina

Doctora

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Contaduría y Administración

5622 8465

malvarez@correo.fca.unam.mx

Cubículo 11, División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, Circuito interior S/N

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

RESUMEN

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y EN BRASIL: UNA COMPARACIÓN DE RESULTADOS DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2008

Área de investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

El sector automotriz fue uno de los más afectados por la crisis económica financiera. En 2009 la producción mundial cayó 13.5% llegando a 61.7 millones de vehículos sin embargo la crisis afectó a países y a empresas de formas diferentes. Entre los países de América Latina México y Brasil son los más importantes productores de vehículos, sin embargo el primero perdió 28% de su producción mientras que el segundo perdió 1.02%. El objetivo de este trabajo es detectar los factores que llevan a las industrias de México y Brasil a tener resultados diferentes al enfrentar la crisis económica financiera que inició en 2007. Para lograrlo se efectuó una comparación del desempeño que han tenido las industrias realizando un análisis de tres dimensiones: macroeconómicas, a nivel de la industria y de acciones que implantaron los gobiernos para enfrentar la crisis. Brasil muestra un panorama positivo: crecimiento del PIB, inflación, deuda interna y externa controladas, el apoyo de los bancos estatales para bajar las tasas de interés y las barreras al crédito así como la disminución de impuestos fueron medidas que ayudaron a crecer el mercado interno, su industria ha desarrollado productores locales de autobuses y chasis y en algunos modelos tiene contenido local hasta de 90%, sus exportaciones automotrices están muy diversificadas. En cambio México tuvo una severa contracción del PIB, no aplicó medidas macroeconómicas contracíclicas, aumentó impuestos y disminuyó el gasto público y el crédito. México no ha desarrollado marcas propias, importa una gran cantidad de autopartes y componentes, no ha diversificado sus exportaciones ni tiene procesos de innovación importantes. Depende completamente del mercado de los Estados Unidos y ha descuidado su mercado interno.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

PONENCIA

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y EN BRASIL: UNA COMPARACIÓN DE RESULTADOS DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2008

Área de investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

Introducción

El sector automotriz fue uno de los más afectados por la crisis económica financiera que se inició en Estados Unidos a finales de 2007 y que posteriormente se hizo extensiva a todos los continentes. En 2009 la producción mundial de automóviles cayó 13.5% llegando a 61.7 millones de vehículos sin embargo la crisis afectó a países y a empresas de formas diferentes. Algunos países como China, India, y Brasil aumentaron o sostuvieron su producción de automóviles mientras que muchos otros como Estados Unidos, México, Alemania, España, etc., la disminuyeron (OICA 2010).

Entre los países de América Latina México y Brasil son los más importantes productores de vehículos, sin embargo el primero perdió medio millón de unidades que representa 28% de su producción de vehículos entre 2008 y 2009 mientras que el segundo perdió apenas 33 mil vehículos de producción que representan el 1.02%, en el mismo periodo. Entre 1995 y 2000 la industria automotriz en México era considerada exitosa mientras que la de Brasil estaba en crisis al comprar indicadores como producción, ventas y utilidades (Marc Scheinman, 2006) por lo que nos preguntamos cuáles fueron los factores y que incidieron en el desempeño de esta industria y que han llevado a la brasileña a considerarse uno de los mercados más prometedores en los próximos años.

El objetivo de este trabajo es detectar los factores que llevan a las industrias de México y Brasil a tener resultados diferentes al enfrentar la crisis económica financiera que inició en 2007. Para lograrlo se efectuó una comparación del desempeño que ha tenido la industria automotriz en

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

México y en Brasil realizando un análisis en varias dimensiones. En primer lugar se revisan variables macroeconómicas. Posteriormente se hace un análisis comparativo de la industria poniendo especial atención en la estructura, trayectorias de producción, consumo interno y exportación. Finalmente se analizan las acciones que implantaron para enfrentar la crisis y se presentan algunas conclusiones.

En el trabajo se utilizaron estadísticas de Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), la Industria Nacional de Autopartes (INA), la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), AAssociação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), artículos y ponencias de investigación publicados en diferentes revistas, periódicos y libros.

1. Evolución económica de México y Brasil en los últimos años

En la década de los 80 del siglo pasado México inició un proceso de apertura y liberalización de la economía de una forma indiscriminada que le causó muchos problemas al destruirse parte del tejido económico y propiciar una desindustrialización, desempleo y baja de los salarios reales.

En la década de los 90 buscó la estabilidad macroeconómica controlando la inflación, disminuyendo el déficit fiscal y aumentando las exportaciones, sin embargo estos cambios disminuyeron la demanda interna y el crecimiento económico ha sido mínimo en unos años y negativo en otros. En promedio el PIB creció 2% entre 1982 y 2008 por lo que la crisis encontró una economía débil que decreció 6.5% del PIB en 2009. En 2010 la inflación llegó a 6.53%, la tasa de desempleo alcanzó 6.87% y el salario mínimo promedio a precios constantes es de 37.47 pesos cuando en 1982 era de 129.28 pesos. Las reservas internacionales han crecido hasta llegar a ser 8.8% del PIB pero el crédito de la banca comercial ha disminuido, la desigualdad se ha incrementado y la violencia social también (Calva y cols, 2010).

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

La desindustrialización, el mayor desempleo y el descenso de los salarios reales originaron el incremento de la desigualdad en la distribución del ingreso y el aumento de la pobreza. La desigualdad también se observa entre las grandes y pequeñas empresas y entre el conjunto de asalariados. El índice de desigualdad de Gini pasó de .0.546 en 1963 a 0.472 en 1982 y a 0.583 en 1996 (Aguilar, 2000, citado en Rueda, 2009).

El gasto público para 2009 se redujo en 85 millones de pesos. De septiembre de 2008, en que inició la crisis financiera, a junio de 2009, la cartera de crédito directo e impulsado por la Banca de Desarrollo ha presentado un incremento del 38.0% en términos reales (tasa anualizada del 53%). La cartera de crédito de la Banca de Desarrollo pasó de representar el 35.5% del crédito de la banca comercial a los sectores productivos, vivienda e infraestructura en septiembre de 2008 al 47.4% en junio de 2009 (Secretaría de hacienda, 2009).

Por su parte Brasil ha mostrado un crecimiento económico y un desarrollo social persistente. El PIB creció en promedio 4.3% en los últimos siete años, los salarios reales y el ingreso per cápita crecieron mientras se controló la inflación. Se redujo la deuda externa y se incrementaron las reservas internacionales a 12.30% del PIB. El comercio se ha diversificado de una forma extraordinaria siendo China (15.1%), Estados Unidos (13.2%), Argentina (8,2%), Holanda (6.6%) y Alemania (4.5%) sus principales socios. La desigualdad ha disminuido ligeramente, de acuerdo con el índice de Gini que pasó de 0.575 en 1998 a 0.555 en 2003 y a 0.521 en 2008. El desempleo también ha sido reducido de 9.7 % en 2003 a 7.2 % en 2008 Se han implantado políticas gubernamentales para reducir la pobreza y la desigualdad y se ha apoyado la expansión de universidades públicas y escuelas técnicas después de haber estado olvidados por años (Salerno, 2010).

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

La continuidad de las políticas económicas que ha mantenido Brasil durante los últimos 15 años ha permitido al gobierno implementar políticas sociales efectivas. Las previsiones para 2010 son aún más positivas. El ministro de Hacienda brasileño estimó recientemente que el país creará 1.6 millones de empleos formales en los próximos 11 meses (Veronica Smink, 2010).

2. Evolución de la industria automotriz en México y en Brasil entre 2007 y 2010

La industria automotriz es de gran importancia para ambos países. En México es responsable del 3.8 del PIB, provee un millón de empleos directos e indirectos, es responsable del 15% de las exportaciones totales y se encuentra ubicada en 17 estados del país (INEGI, 2008; INA, 2008). Por su parte en Brasil contribuye con 5.4% del PIB y provee 1.3 millones empleos y contribuye con el 19.8% del PIB industrial. (Salerno, 2010).

2.1 Estructura y funcionamiento de las industrias

El funcionamiento y estructura de estas industrias se encuentra ligado a los tratados de libre comercio firmados por ambos países. En México en Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) firmado con Estados Unidos y Canadá nos ha dado un papel específico en el desarrollo de la industria a nivel regional impulsando y mejorando algunas prácticas de producción como han sido los modelos de producción delgada pero limitando otras de investigación y desarrollo.

En Brasil la integración al MERCOSUR con Argentina, Uruguay, y Paraguay no permitió un acuerdo sólido de crecimiento de la industria automotriz en el largo plazo. Inicialmente la producción aumentó y se coordinaron operaciones de intercambio entre Brasil y Argentina mientras dejaron tarifas arancelarias altas para otros países. En la década de los 90 del siglo XX, las transnacionales ubicadas en Brasil realizaron fuertes inversiones esperando un importante crecimiento del mercado sin embargo la utilización de la capacidad instalada fue de apenas

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

50% por la recesión económica y devaluación del Real y las pérdidas no se hicieron esperar (Marc Scheinman, 2006).

La estructura de la industria tiene algunas diferencias que son básicas para los resultados obtenidos. México no tiene marcas propias, existen 14 fabricantes de automóviles, todos ellos empresas transnacionales, 1094 empresas de autopartes de las cuáles 70% son transnacionales y algunos proveedores nacionales de segundo nivel. Existen algunos centros de investigación y desarrollo sobresale el Centro Técnico de Delphi que da servicio a todo el mundo y el centro de ingeniería de GM en Toluca.

La cadena productiva no está bien integrada ya que la balanza comercial de autopartes es deficitaria mientras que la de automóviles enteros es superavitaria. Esto quiere decir que importa partes y componentes y arma los autos en México para después exportarlos, principalmente a los Estados Unidos (Alvarez y cols, 2009).

Cuadro 1
Marcas producidas en México y en Brasil

México		
Auto / vehículos ligeros	GM, Volkswagen, Nissan, Renault, Ford, Chrysler, Honda, Toyota,	8
Camiones y autobuses	Dailmer, Chyrsler, International, kenworth, GM, Ford, VW, Volvo, Dina, Scania, Isuzu, Hino	12
Brasil		
Autos /vehículos ligeros	GM, Volkswagen, Nissan, Renault, Ford, Honda, Toyota, Fiat, Peugeot, Iveco, Mercedes-Benz, Hyundai, Mitsubishi, Troler* Agrale**	15
Camiones y autobuses	Agrale, Ford, International, Iveco, Mercedes, Scania, VW****, Volvo	8
Autobuses y construcción de chais***	Busscar, Ciferal, Comil, Caio, Induscar, Irizar, Marcopolo, Mascarello, Metalbus, Neobus, San marino, Volare	10

Fuente: Anfavea y Sindipeças, 2009 citado en Salerno 2010 / AMIA, ANPAC, 2010.

*Productor nacional recientemente adquirido por Ford

**Compañía de capital brasileño

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

***Compañías de capital brasileño

****Recientemente cambio nombre a MAN Latin America

En Brasil hay 14 fabricantes de automóviles y 49 plantas armadoras en 31 ciudades. La industria está formada por empresas multinacionales fabricantes de automóviles y autopartes pero sí cuenta con una empresas locales armadora y de primer nivel. Además, su cadena productiva está bien integrada; GM, VW y Fiat cuentan con centros de diseño y sus niveles de contenido local llegan hasta 90% en sus modelos mejor vendidos (Salerno, 2008).

En el cuadro 1 se reportan una empresa armadora (Agrale) de capital Brasileño y 10 empresas de capital brasileño dedicadas a manufacturar camiones, tractores y chasis. El contenido local para la producción de automóviles en Brasil es muy alto además de tener actividades de diseño, desarrollo de producto y prueba. Brasil ha realizado importantes innovaciones en la organización de la producción como es: la producción modular, los condominios industriales, el riesgo compartido y la compensación variable que después se ha extendido a otra partes en mundo (Salerno, 2010). Los productores han desarrollado productos innovadores como los motores que utilizan etanol. Estos autos pueden utilizar gasolina pura, gasolina mezclada con etanol o gas natural.

2.2 Producción, consumo y exportación de México y Brasil

En México ocupa el décimo lugar de la producción en el mundo, en 2009 se observa la disminución generalizada de la producción (28.3%), las exportaciones (26.3) y la producción para consumo interno (35.79). En el primer semestre de 2010 la producción creció 78.9 % lo que muestra claros signos de recuperación y si se mantiene el ritmo de crecimiento se llegará a los niveles de 2008. En el cuadro 1 se observa que la producción para la exportación creció 83.2% pero el mercado interno no se ha recuperado.

Cuadro 2
Producción en México 2007-2009 y primer semestre de 2010
en miles de unidades

	2007	2008	2009	1er semestre 2009	1er semestre 2010	2007/2008 %	2008/2009 %	2009/2010 %
Producción total	2,022.2	2,102.8	1,507.5	602,460	1,077.6	3.8	-28.3	78.9
Producción Exportación	1,623.9	1,665.1	1,226.5	484.6	887.8	2.4	-26.3	83.2
Producción mercado interno	398.2	437.6	281	356.2	370.9	9.8	-35.79	4.1

AMIA, 2007, 2008 ,2009 y 2010

La producción se exporta principalmente a los Estados Unidos (81%) y el restante 22% es producción para consumo en México. La demanda interna sigue en niveles muy por debajo de los que se tuvieron antes de la crisis, con cifras acumuladas enero-junio 2010 que se encuentran 24.2% por debajo del nivel de 2008 lo que refleja niveles de confianza del consumidor todavía muy bajos (AMIA, 2010).

Cuadro 3
Producción en Brasil 2007-2009 y primer semestre de 2010
en miles de unidades

	2007	2008	2009	1er semestre 2009	1er semestre 2010	2007-2008 %	2008-2009 %	2009-2010 %
Producción total	2,980.1	3,215.9	3,182.9	1,471.0	1,758.2	7.9%	-1.05%	19.5
Producción Exportación	789.3	734.5	475.3	200.7	357.3	-6.9	-35.28	78.02
Producción mercado	2,190.7	2,481.3	2707.5	1,270.2	1,400.9	13.2	9.1	9.3



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

interno								
---------	--	--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Anfavea, 2010

Brasil ocupó el sexto lugar de producción en el mundo en 2010, fabricando 3.2 millones de vehículos de los cuales exportó 22% principalmente a México y Argentina. Su PIB fue de 1,960 billones de dólares en 2008 y el crédito fue uno de los principales motores del mercado interno; 65% de las ventas domésticas de autos se realizaron mediante financiamiento y las ventas netas de la industria ascendieron a 68,179 millones de dólares (ANFAVEA, 2009).

La producción se ha duplicado entre 2000 y 2008 pasando de 1.6 a 3.2 millones de vehículos sin embargo el empleo ha crecido únicamente 24%. Esto se relaciona con las prácticas de subcontratación y la modularización de la producción por lo que el empleo ha crecido en las empresas proveedoras de autopartes. Los salarios se mantuvieron estables entre 1999 y 2007. El trabajo se considera estable ya que la escolaridad aumentó, la rotación se redujo y la permanencia aumentó (Salerno, 2010).

Una de las principales diferencias entre México y Brasil es que el segundo consume una parte elevada de su producción (77.1% en 2009), mientras que México es una plataforma que exporta 81% de su producción e importa 42% de los vehículos que vende en el mercado interno. Además, México exporta vehículos que tienen un precio promedio de 21 mil dólares mientras que Brasil exporta vehículos que tienen en promedio un precio de 8 mil dólares. Brasil exporta autos a México dentro del tratado de libre comercio. En él se especifica que se pueden intercambiar autos con una capacidad de 1.1 litros sin embargo México no produce estos autos. En realidad el tratado se firmó para que Ford y VW pudieran traer su autos de Brasil.

Los principales productores en México han sido por muchos años las empresas estadounidenses, GM, Ford y Chrsyler y para VW y Nissan su producción está dirigida al mercado de Estados Unidos. El hecho de que la mayoría de los vehículos se exportan significa



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

que los autos que se producen son grandes y más variados. SUVs, pickups y minivans y autos de pasajeros, 34% de la producción está compuesta por vehículos ligeros. En contraste en el mercado brasileño los principales productores son europeos; VW, Fiat, Renault y Peugeot. GM y Ford tienen una producción con diseños más europeos por lo que las unidades que producen son pequeñas y económicas.

3. Medidas tomadas por los gobiernos de México y Brasil para apoyar al sector automotor durante la crisis.

El gobierno de México ha puesto en marcha especialmente dos programas: el de renovación vehicular y el de protección del empleo. Además en respuesta a la escasez de financiamiento a la industria automotriz, Nafin y Banomext han autorizado 17,000 millones de pesos a financieras de la industria y empresas de autopartes. Por su parte Brasil implantó medidas para aumentar el financiamiento y reducir los impuestos. A continuación vemos algunos detalles de estos esquemas.

3.1 Medidas tomadas en México

En el año 2009 se puso en marcha el “Programa de Renovación Vehicular” enfocado a los propietarios de vehículos con una antigüedad de 10 años o más, para que adquieran una unidad nueva producida en México o armada en los países con los que se tienen tratados de libre comercio y que sean vendidos por fabricantes de vehículos establecidos en el país, cuyo precio no exceda los 215 mil pesos. Se le otorga al consumidor un “apoyo” de \$15,000, con la condición de que lleve su vehículo “viejo” a la propia agencia o a un centro de reciclaje para su posterior destrucción.

El presupuesto total para el subsidio fue de 500 millones de pesos que se podría usar en 33 mil unidades. Los vehículos elegibles para este programa son los autos de pasajeros con capacidad hasta de 9 personas y vehículos de carga hasta 3.2 toneladas. Los primeros 250 millones de pesos fueron entregados a las empresas fabricantes de automóviles y se repartieron tomando en cuenta la producción que habían tenido en el país en los últimos cuatro



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

años (de 2004 a 2008). Los autos usados importados no fueron incluidos en la primera etapa pero después fueron aceptados (Gaceta oficial de la federación 2 de julio y 9 de octubre de 2009).

La Secretaría de Economía repartió los 250 millones de pesos de la siguiente manera:

Cuadro 4
Resultados del programa para renovar la flota vehicular en México

Empresa	Monto	No de autos que Podían obtener subsidio	Ventas	% Aprovechado
GM	61,418,000	4,094	3,864	94.4
NISSAN	55,628,000	3,702	3,192	86.1
Volkswagen	48,740,000	3,249	3,071	94.5
Chrysler	39,522,000	2,634	1,679	63.7
Ford	36,114,000	2,407	681	28.3
Toyota	4,516,000	301	271	96
Honda	4,062,000	270	90	33.3
Total	250,000,000	16,666	12,848	77.1

Fuente : www.economia.gob.mx, datos a, Junio de 2010

En Junio de 2010 se había aprovechado 77.1% de los montos asignados. Ford y Honda fueron las empresas que menos autos vendieron utilizando este esquema. Sin embargo, otras aprovecharon el programa incluyendo diferentes marcas. Por ejemplo, Nissan incluyó al Tsuru, Platina 2010, Aprio 2008, Tiida Hatchback and Sedan 2009, trucks NP300 2009, Urvan Panel 2009 versions gas y diesel, Sentra 2009, excepto I CAN-R, Altima 2009 in its version S 2.5 CXT and X-Trail 2009 en su version HIM(HER). Volkswagen of México anunció descuentos adicionales al subsidio del gobierno entre 3,000 y 40,000 pesos para modelos como el Gofl Sedan, Bora, Jetta y Pointer Pick Up. Sin embargo, este programa ha tenido poco éxito.

El programa no tuvo éxito porque 15 mil pesos es muy poco dinero para comprar otro vehículo ya que representa 16% del valor de un vehículo nuevo. Otro factor que influye es el hecho de



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

que en México existen .33 vehículos por persona en edad de manejar y cualquier vehículo que se deseche puede tener un comprador potencial. Además, el mercado de autos usados es muy importante así el valor de un vehículo 1995 es más alto en el mercado que los 15 mil pesos que el gobierno ofreció.

El segundo esquema para enfrentar la crisis fue *El programa para preservar el empleo* y fue creado en enero de 2009 con un fondo de 2000 millones de pesos y con la intención de evitar los despidos, apoyar los paros técnicos y proteger 500 mil empleos. El programa apoyaba a las empresas que realizaran paros técnicos aportando 110 pesos diarios por trabajador y el máximo monto de apoyo era 5,100 pesos por trabajador (Regina Galhardi, 2009). En agosto de 2009 se habían entregado 1,274.4 millones y beneficiado a 365, 810 trabajadores. De 706 plantas apoyadas 331 eran de la industria automotriz lo que representaba 47% y 244 mil trabajadores de la industria automotriz lo que representaba 56 % (Lozano, 2009 citado en Lacayo, 2010).

Para salir de la crisis, la industria automotriz mexicana está solicitando al gobierno que se disminuyan las cargas fiscales para la compra de autos nuevos, como lo hizo Brasil. Entre estas propuestas se encuentran i) la eliminación temporal del impuesto a la tenencia para autos nuevos en un cien por ciento el primer año y el 50 por ciento el segundo; ii) la deducción inmediata en todo el territorio de la adquisición de autos; iii) incrementar el monto de la deducción de automóviles; iv) eliminar el impuesto sobre automóviles nuevos durante 2010; v) aprobar un fondo para la renovación del parque vehicular.

3.2 Medidas tomadas en Brasil

La crisis económica mundial encontró a la industria automotriz ubicada en Brasil en un estado boyante, con una tpp de crecimiento del PIB de 6.7% entre 2000 y 2008. Las medidas tomadas por el gobierno se vieron reflejadas rápidamente en los resultados de la industria: en primer lugar se bajaron las tasas de interés y las barreras al crédito con el apoyo de los bancos estatales (Banco do Brasil, Caixa Economics Federal y Banco de Desarrollo de Brasil); en

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

segundo lugar bajaron los impuestos, entre 5 y 7% para vehículos nuevos. El estado brasileño dejó de recaudar 3,500 millones de dólares por estas medidas. Se disminuyó la carga fiscal y se incentivó la demanda.

El Banco Central de Brasil Liberó 50.000 millones de dólares (100.000 millones de reales) para garantizar liquidez del mercado. Técnicamente, la medida apunta a liberar los encajes obligatorios, es decir, la porción que los bancos no pueden utilizar de todos los depósitos que los clientes tienen en las entidades. También autorizó a los bancos a utilizar otra parte de los encajes (11, 000 millones de reales) para la compra de carteras de crédito de instituciones menores.

Se esperaba que en 2009 la producción disminuiría 11.2%, especialmente porque las exportaciones se redujeron 35.28% por la apreciación del Real y porque los países a los que exporta han reducido su consumo interno como México y Argentina (Salerno, 2009). Sin embargo, el mercado interno creció 9.1% y la producción únicamente disminuyó 2% (Anfavea, 2010).

Los principales factores que impulsaron la industria en Brasil fueron: el tamaño del mercado regional, la baja motorización (un auto por cada 6.4 habitantes), la antigüedad de la flota vehicular que es de 13 años en promedio, el crecimiento económico, la ligera mejora de la distribución del ingreso y la facilidad para obtener créditos . Al inicio de la crisis hubo escases de créditos pero el gobierno apoyó en esta cuestión y el crédito llegó a 12% y el plazo se extendió de 72 meses en 2008 a 80 meses en 2009 (Salerno, 2010).

4. Reflexiones

Los factores que inciden en los resultados de la industria son en primer lugar económicos. Brasil muestra un panorama positivo ya que tienen controlada la inflación, la deuda interna y externa, está creciendo, cuidando el mercado interno y mejorando ligeramente la distribución del

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

ingreso. El apoyo de los bancos estatales para bajar las tasas de interés y las barreras al crédito fue definitivo así como la disminución de impuestos. En cambio México tuvo una severa contracción del PIB (6.9%) y no aplicó políticas macroeconómicas contra cíclicas efectivas, al contrario aumentó impuestos y disminuyó el gasto público y el crédito. No tiene apoyo de la banca comercial y únicamente la banca de desarrollo fue un apoyo para las empresas.

El índice de Gini deja ver que no hay gran diferencia en la desigualdad social que sufren estos países. Brasil se apoya en su mercado interno que es enorme y está en crecimiento mientras que México depende de las exportaciones de las transnacionales.

Respecto a las características de cada industria se observa que México no ha desarrollado marcas propias, importa una gran cantidad de autopartes y componentes y no ha diversificado sus exportaciones ni tiene procesos de innovación importantes. Depende completamente del mercado de los Estados Unidos y ha descuidado su mercado interno.

Brasil por su parte tiene algunos productores locales de autobuses y chasis, tiene una cadena productiva mejor conformada y en algunos modelos tiene contenido local hasta de 90% y sus exportaciones automotrices están muy diversificadas y su mercado interno creció en tiempo de crisis. Además, los autos manufacturados en Brasil consumen gasolina y etanol en diferentes proporciones lo que le da a la flota vehicular brasileña cierta independencia del petróleo.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez, L., Castellanos, J. . y Martín, María A. "Performance and perspective of the automotive industry in Mexico after the 2009 economic crisis", ponencia presentada en el 18th GERPISA International Colloquium, Berlin, 2010.
- Barragan, Salvador y Usher John (2009), "The role of multinational in the host country: spillover effects from the presence of auto car makers in Mexico". *Contaduría y Administración*, no 228, Mayo- agosto, 83-104p.
- Buchsbaum, (April, 2010), City Juárez, Chihuahua. - Until the 320th vehicles have been chatarrizados the Collector of Revenues reported in the City.
- Calva y cols (2010), "Situación y perspectivas de la economía mexicana: invierno 2009-2010" <http://www.iiec.unam.mx/> julio, 2010.
- CONACYT, Programa de estímulos fiscales, 2008. <http://www.conacyt.mx/>
- Galhardi Regina "México: Programa para la preservación del empleo", 2009, https://webdev.ilo.org/pls/apex/f?p=109:51:238771246502502:::P51_CONTENT_ID:29041
- Javier Lozano Alarcón, Crecimiento económico, protección y generación del empleo y seguridad social, México, Secretaría del Trabajo y Previsión social, 12 de agosto de 2009, p. 32. Citado en Lacayo, Hortensia "The Mexican Government's economic measures to reduce the crisis effects in the automotive sector" ponencia presentada en 18th GERPISA International Colloquium, Berlin, 2010.
- Ríos Agustín (2008), "The automotive parts industry in Mexico", paper presented in the México auto industry conference, Mexico Now seminar, San Luis Potosi, 2 dic.
- Romero Gómez Alejandro (2009), "Abrogación de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos", **Consultorio Fiscal, jurídico, laboral y contable-financiero**. México, Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México, Núm. 470, march, p.p. 65-67.
- Salerno, Mario, (2010), Economic growth, social development and crisis magement: recent evolution of the auto industry in Brazil", 18th GERPISA International Colloquium, Berlin, 2010.
- Solis Eduardo (2008), "Outlook of the Mexican automotive industry", paper presented in the México auto industry conference, Mexico Now seminar, San Luis Potosi, 2 dic.
- World Economic Forum (2008), The Global Competitiveness Report 2008-2009, October, 8th, 2008 <http://www.conacyt.mx/>
- <http://www.amda.org.mx/>
- <http://www.amia.com.mx/>
- <http://www.ina.com.mx/>
- <http://www.economia.gob.mx>
- <http://www.automovilonline.com.mx/nota-655--programa-de-renovacion-vehicular-en-mexico-un-fracaso>
- [http://informador.com.mx/economias/2008/65284/6/ve-amda-positivo,](http://informador.com.mx/economias/2008/65284/6/ve-amda-positivo)