

# **FITIM**

# **Informe Auto**

# **2000**

*Fusiones, adquisiciones y alianzas*  
*Situación y perspectivas de la industria*  
*Panorama del empleo*  
*Perspectivas de ventas de vehículos*  
*a largo plazo*

**Departamento del Automóvil**  
**Federación Internacional de Trabajadores**  
**de las Industrias Metalúrgicas**



# Indice

<b>1.Fusiones, adquisiciones y alianzas .....</b>	<b>1</b>
1.1 Introducción.....	1
1.2 Las alianzas mundiales de vehículos.....	4
1.3 Alianzas en la producción de vehículos pesados.....	6
1.4 ¿Aliarse o desaparecer? .....	8
1.5 La importancia de la producción regional .....	8
1.6 Consecuencias para los trabajadores .....	10
<b>2.Ventas de vehículos: Situación actual y perspectivas .....</b>	<b>13</b>
2.1 El mundo en breve.....	13
2.2 Recuperación en Asia.....	16
2.3 Europa occidental .....	18
2.4 ALCAN (Estados Unidos, Canadá y México) .....	19
2.5 América del Sur.....	20
2.6 Europa del este .....	21
<b>3.Producción de vehículos: Situación actual y perspectivas.....</b>	<b>23</b>
3.1 Producción, empleo y comercio .....	23
3.2 Visión general de la producción de vehículos.....	25
3.3 Asia-Pacífico y Japón .....	26
3.4 ALCAN .....	27
3.5 Europa occidental .....	28
3.6 América del Sur.....	30
3.7 Europa del este .....	30
<b>4.Empleo.....</b>	<b>33</b>
4.1 Introducción.....	33
4.2 Perspectivas mundiales .....	35
4.3 Visión general regional .....	36
4.4 Empleo en la industria de montaje y piezas .....	39
<b>5.Previsión de las ventas a largo plazo .....</b>	<b>45</b>
5.1 Introducción.....	45
5.2 Escenarios optimista y pesimista.....	46
5.3 Tendencia de las ventas hasta 2020.....	50
5.4 ¿Es la previsión de la FITIM demasiado conservadora? .....	51
<b>6.Anexo .....</b>	<b>53</b>
6.1 Notas sobre los datos.....	53
6.2 Ventas y producción de automóviles y camiones.....	54

## Lista de los Cuadros

Cuadro 1.1	Partes de producción de alianzas mundiales de automóviles.....	2
Cuadro 1.2	Producción de alianzas mundiales de automóviles .....	5
Cuadro 2.1	Ventas mundiales de vehículos por regiones, 1995-2002 .....	14
Cuadro 2.2	Ventas de vehículos en países de la región Asia-Pacífico.....	15
Cuadro 2.3	Ventas de vehículos en Europa occidental.....	17
Cuadro 2.4	Variación porcentual en las ventas de vehículos en Europa occidental .....	18
Cuadro 2.5	Ventas de vehículos en Estados Unidos, Canadá y México (ALCAN).....	19
Cuadro 2.6	Ventas de vehículos en los principales mercados sudamericanos.....	20
Cuadro 2.7	Ventas de vehículos en los principales mercados de Europa del este.....	21
Cuadro 3.1	Producción mundial de vehículos por regiones.....	24
Cuadro 3.2	Producción de vehículos en Japón y Asia-Pacífico.....	27
Cuadro 3.3	Producción de vehículos en Estados Unidos, Canadá y México.....	28
Cuadro 3.4	Producción de vehículos en Europa occidental.....	29
Cuadro 3.5	Variación porcentual en la producción de vehículos de Europa Occ.....	29
Cuadro 3.6	Producción de vehículos en los principales países sudamericanos .....	30
Cuadro 3.7	Producción de vehículos en Europa del este, 1995-2002.....	32
Cuadro 4.1	Empleo en la fabricación de vehículos de motor y piezas .....	33
Cuadro 4.2	Previsión del empleo en la industria del automóvil, 1987-2005 .....	35
Cuadro 4.3	Variación del empleo en la fabricación de vehículos de motor y piezas.....	36
Cuadro 4.4	Tendencias del empleo en los sectores de montaje y piezas .....	39
Cuadro 4.5	Empleo en la fabricación de vehículos de motor .....	40
Cuadro 4.6	Variación del empleo en la fabricación de vehículos de motor.....	41
Cuadro 4.7	Empleo en la fabricación de piezas .....	43
Cuadro 4.8	Variación del empleo en la fabricación de piezas .....	43
Cuadro 5.1	Hipótesis de los escenarios de previsiones.....	46
Cuadro 5.2	Previsión de la FITIM sobre ventas de vehículos .....	48
Cuadro 5.3	Previsión de la FITIM de mayores ventas de vehículos .....	50
Cuadro 6.1	Ventas regionales de unidades de automóviles y camiones .....	54
Cuadro 6.2	Producción regional de unidades de automóviles y camiones .....	54
Cuadro 6.3	Ventas de automóviles por países (en miles) .....	55
Cuadro 6.4	Producción de automóviles por países (en miles) .....	56
Cuadro 6.5	Ventas de camiones por países.....	57
Cuadro 6.6	Producción de camiones por países.....	58

## Lista de las Figuras y Recuadro

Figura 1.1	Resultado regional de las alianzas de vehículos.....	1
Figura 1.2	Producción mundial de vehículos ligeros.....	4
Figura 2.1	Ventas mundiales de vehículos .....	13
Figura 2.2	Crecimiento porcentual de las ventas en las economías emergentes y en transición.....	16
Figura 2.3	Crecimiento porcentual de las ventas en las principales regiones, de producción .....	16
Figura 3.1	Partes regionales en la producción mundial de vehículos.....	23
Figura 3.2	Partes regionales en las ventas mundiales de vehículos,.....	23
Figura 3.3	Producción de automóviles en países seleccionados de Europa del este .....	31
Figura 4.1	Empleo regional en la industria de vehículos de motor .....	34
Figura 5.1	Ventas de turismos y vehículos comerciales.....	45
Figura 5.2	Tasa de crecimiento de existencias de turismos por 1000 personas.....	46
Figura 5.3	Tasa de crecimiento de existencias de VC por 1000 personas.....	47
Figura 5.4	Tasas de demolición de vehículos.....	47
Figura 5.5	Previsiones de ventas optimistas y pesimistas .....	49
Recuadro 1	La alianza General Motors-Fiat.....	11



## INTRODUCCION

El proceso de concentración en la industria del automóvil, examinado ya en Auto 98-99, sigue cobrando impulso. Desde la publicación de ese informe, prácticamente todas las semanas hay alguna nueva noticia sobre este proceso. Y, en realidad, es difícil seguir los acontecimientos. Al enviar este informe a la prensa hay informaciones de que DaimlerChrysler envía una delegación de alto nivel a Japón para renegociar las condiciones de la "alianza estratégica" con Mitsubishi, anunciada tan sólo el pasado mes de marzo. Según se informa, DaimlerChrysler trata de lograr un precio más bajo de las acciones y más influencia en la gestión de Mitsubishi.

Debido a la gran importancia de esta creciente oleada de fusiones, adquisiciones y alianzas, Auto 2000 consagra su primera sección a esta tendencia. En el informe se trata de describir las seis nuevas alianzas, que probablemente dominen la industria mundial del automóvil, y de evaluar sus posiciones relativas en los principales mercados mundiales.

Sin embargo, las alianzas no sólo son estratégicas para las compañías automovilísticas, sino también para sus trabajadores. Los sindicatos tienen que conocer las nuevas compañías mundiales gigantescas que se forman, para preparar respuestas estratégicas. Las alianzas, basadas en la participación accionarial mutua, requieren nuevas respuestas de los sindicatos mundiales del automóvil.

En los próximos años no sólo nos encontraremos simplemente ante nuevas entidades empresariales como DaimlerChrysler, sino con vínculos entre grandes empleadores del automóvil que seguirán siendo más o menos independientes. Ahora bien, esos vínculos entrañarán empresas mixtas en las esferas de desarrollo de vehículos, producción, distribución, financiación, etc., todo lo cual tendrá importantes repercusiones sobre el empleo y las condiciones de trabajo, por lo que es esencial que los sindicatos mundiales del automóvil preparen respuestas adecuadas a esos desafíos.

Lo mismo que las ediciones anteriores del Informe Auto de la FITIM, éste contiene asimismo una visión general de las ventas de vehículos, la producción y el empleo en las regiones mundiales más importantes y en los principales países productores. En resumen, esos análisis muestran que la industria asiática se recupera de la crisis de 1997-1998, que las circunstancias siguen siendo favorables en América del Norte y en Europa occidental, y que incluso en Japón parece posible alguna mejora. Mas debemos advertir contra un excesivo optimismo. El aumento de los precios del petróleo y la determinación de los bancos centrales de elevar los tipos de interés al menor indicio de inflación puede reducir o incluso invertir la expansión actual.

Por último, en este informe incluimos una previsión a largo plazo. Esa previsión se encuentra con frecuencia en la publicación de la industria y también suele ser frecuentemente muy optimista. Por lo tanto, consideramos importante hacer una evaluación más realista. Tal previsión nos ofrece también la ocasión de discutir factores críticos, que influyen en las ventas futuras, como la tasa de demolición de los vehículos existentes, y las tendencias históricas en la propiedad de vehículos.

El año pasado hicimos una encuesta entre los lectores sobre las mejoras que podrían introducirse en el informe del automóvil. La respuesta no fue muy amplia, pero se mostró interés en más gráficos, lo hemos tenido en cuenta. Otra innovación en el presente informe es que podrá obtenerse en el sitio web de la FITIM. Por lo tanto, quienes necesiten copias adicionales podrán obtenerlas en [www.imfmetal.org](http://www.imfmetal.org).

Confío en que el Informe Auto 2000 se considere tan útil como sus predecesores, así como en recibir más información, de manera que podamos seguir mejorando la publicación.

**Marcello Malentacchi**  
**Secretario General**



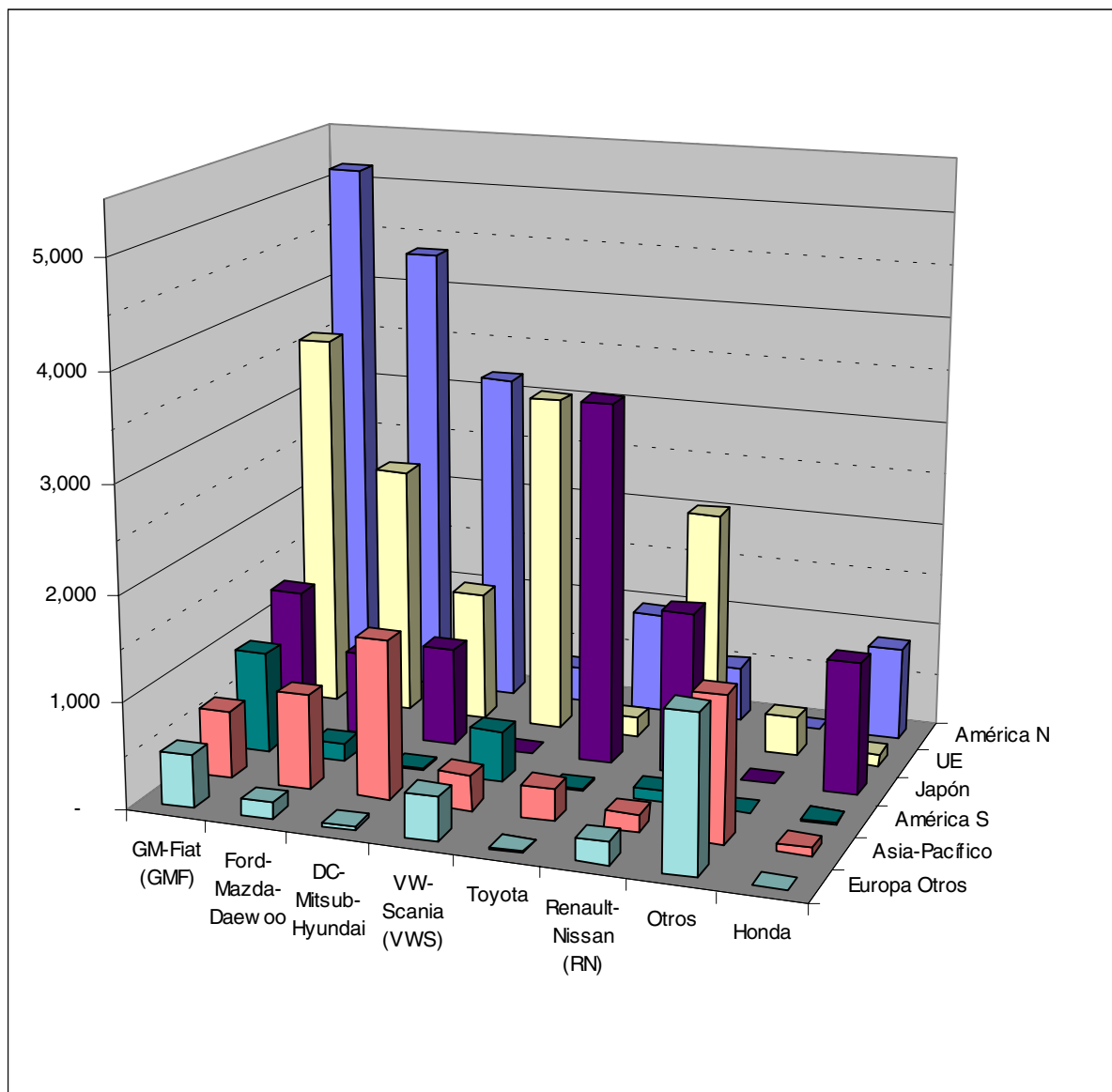
# 1. Fusiones, adquisiciones y alianzas

## 1.1 Introducción

### Alianzas estratégicas en lugar de megafusiones -- la tendencia desde 1999

Las compañías automovilísticas han ocupado los titulares en los últimos meses, pero las noticias son mucho más frecuentes en relación con nuevas alianzas estratégicas que con megafusiones del tipo DaimlerChrysler. En Auto 98-99 figura un artículo en el que se resume la evolución en el decenio de 1990 hasta 1998, y se analizan las presiones para aumentar la actividad de fusiones y adquisiciones. Se explica el significado de la fusión **DaimlerChrysler (DC)** y se predice la continuación de las vinculaciones en la industria.

**Figura 1.1 Resultado regional de las alianzas de vehículos**  
(producción de unidades en 1998, en miles)



\* alianzas en julio de 2000

NOTA: *Asia-Pacífico* no comprende Japón y comprende Oceanía y el resto del mundo. *Europa Otros* comprende Turquía.

Fuente: OICA

**Cuadro 1.1 Partes de producción de alianzas mundiales de automóviles**  
(alianzas en julio de 2000; partes de producción en 1998)

Alianzas/Asociados	Particip. %	Total mundial	América Norte	América Sur	UE	Europa Otros <sup>la</sup>	Japón	Asia Pacífico <sup>lb</sup>
<b>GM-Fiat (GMF)</b>		<b>23.9</b>	<b>33.3</b>	<b>52.7</b>	<b>22.2</b>	<b>17.6</b>	<b>14.3</b>	<b>12.0</b>
GM	100	14.7	31.9	23.7	12.1	0.4	-	3.1
Isuzu	49	0.5	0.7	-	-	0.2	0.9	1.2
Fiat	20	5.1	-	29.0	9.9	14.6	-	0.5
Fuji	20	1.0	0.7	-	-	-	4.6	0.1
Suzuki	10	2.5	0.0	-	0.2	2.3	8.7	7.1
<b>Ford-Mazda-Daewoo (FMD)</b>		<b>17.2</b>	<b>28.2</b>	<b>9.2</b>	<b>14.7</b>	<b>5.4</b>	<b>8.4</b>	<b>16.6</b>
<b>Ford-Mazda</b>	-	<b>15.6</b>	<b>28.2</b>	<b>9.2</b>	<b>14.7</b>	<b>1.3</b>	<b>8.4</b>	<b>4.1</b>
Ford	100	12.7	27.5	9.2	11.3	1.2	-	3.4
Volvo Cars	100	0.8	0.0	-	2.4	-	-	0.0
Mazda	33	1.8	0.6	-	-	-	8.4	0.7
Land Rover	100	0.3	-	-	1.0	0.1	-	0.0
<b>Daewoo</b>	-	<b>1.5</b>	-	-	-	<b>4.0</b>	-	<b>12.5</b>
Daewoo	100	1.5	-	-	-	4.0	-	11.6
Ssangyong	52	0.1	-	-	-	-	-	0.8
<b>DC-Mitsubishi-Hyundai (DCMH)</b>	<b>**</b>	<b>13.6</b>	<b>20.6</b>	<b>1.5</b>	<b>7.7</b>	<b>1.2</b>	<b>10.0</b>	<b>27.9</b>
<b>DC-Mitsubishi</b>	-	<b>11.1</b>	<b>20.6</b>	<b>1.5</b>	<b>7.7</b>	-	<b>10.0</b>	<b>5.0</b>
DC	100	8.3	19.6	1.5	7.1	-	-	0.4
Mitsubishi Cars	34	2.8	1.0	-	0.6	-	10.0	4.7
<b>Hyundai</b>	-	<b>2.5</b>	-	-	-	<b>1.2</b>	-	<b>22.8</b>
Hyundai	100	1.7	-	-	-	1.2	-	16.0
Kia	51	0.7	-	-	-	-	-	6.7
Asia	16	0.0	-	-	-	-	-	0.2
<b>Toyota</b>	-	<b>9.7</b>	<b>6.2</b>	<b>1.3</b>	<b>1.1</b>	<b>0.5</b>	<b>37.2</b>	<b>5.7</b>
Toyota	100	8.6	6.2	1.3	1.1	0.5	31.4	5.7
Daihatsu	51	1.1	-	-	-	-	5.8	-
Hino	34	-	-	-	-	-	-	-
<b>Renault-Nissan (RN)</b>	-	<b>9.5</b>	<b>3.4</b>	<b>5.9</b>	<b>13.9</b>	<b>7.6</b>	<b>16.7</b>	<b>3.2</b>
Renault	100	4.3	-	5.9	11.5	7.6	-	0.1
Nissan	37	5.1	3.4	-	2.4	-	16.7	2.3
Samsung	70	0.1	-	-	-	-	-	0.8
<b>VW-Scania (VWS)</b>	-	<b>9.4</b>	<b>2.2</b>	<b>26.5</b>	<b>19.8</b>	<b>14.8</b>	-	<b>6.2</b>
Grupo VW	100	9.4	2.2	26.5	19.8	14.8	-	6.2
Scania	19	-	-	-	-	-	-	-
<b>Honda</b>	-	<b>4.6</b>	<b>5.7</b>	<b>0.9</b>	<b>0.7</b>	-	<b>13.4</b>	<b>1.4</b>
<b>Peugeot-Citroën (PSA)</b>	-	<b>4.4</b>	-	<b>1.8</b>	<b>13.1</b>	<b>0.5</b>	-	<b>1.3</b>
<b>BMW*</b>	-	<b>1.6</b>	<b>0.4</b>	-	<b>4.5</b>	-	-	<b>0.3</b>
<b>Empresas enumeradas</b>	-	<b>93.7</b>	<b>100.0</b>	<b>99.8</b>	<b>97.7</b>	<b>47.6</b>	<b>100.0</b>	<b>74.6</b>
<b>Otras empresas</b>	-	<b>6.3</b>	<b>0.0</b>	<b>0.2</b>	<b>2.3</b>	<b>52.4</b>	<b>0.0</b>	<b>25.4</b>
<b>Total mundial<sup>lc</sup></b>	-	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

\* BMW sin Rover

\*\* DC ha adquirido 9.9% de Hyundai (con opción de comprar 5% más en 3 años)

y controla un 4.6 % adicional propiedad de Mitsubishi (34% propiedad de DC)

Volvo posee el 19% de Mitsubishi Truck

<sup>la</sup> comprende Turquía

<sup>lb</sup> comprende Oceanía, Asia y no comprende Japón y otras regiones

<sup>lc</sup> Los totales pueden diferir de la suma a causa del redondeo

### Una ola de alianzas está inundando la industria

Entre las novedades de los titulares figuran sorprendentes alianzas de participaciones accionariales mutuas y adquisiciones estratégicas:

- **DC** adquirió una participación del 34% en **Mitsubishi**, a lo que siguió la adquisición de 9,9% de **Hyundai**.
- **General Motors** (GM) y **Fiat** acordaron una permuta de acciones, quedándose GM con una participación de 20% en Fiat. GM adquirió también una participación de 20% en **Fuji** Automotive (fabricante de Subaru) y aumentó su parte en **Isuzu** al 49% y en **Suzuki** al 10%.
- **Renault** adquirió el 36,8% de **Nissan**, y se hizo cargo de la moribunda **Samsung Motors**.<sup>1</sup>
- **Daewoo** ha elegido a **Ford** como ofertante exclusivo de sus operaciones de automóviles. Ford ha adquirido también **Land Rover** de BMW.
- Después de que las autoridades de la competencia europeas fallaran contra **Volvo** en su tentativa de absorber Scania, Volvo adquirió las operaciones de camiones pesados de **Renault**.
- El Grupo **Volkswagen** adquirió el 18,7% del capital del fabricante de camiones **Scania**, y el 34% de las acciones con derecho a voto. Se espera que Volvo se deshaga de sus activos en Scania.

### Las alianzas actuales conformarán el futuro de la industria

Estos acontecimientos se resumen en el Cuadro 1.1, en el que se enumeran las "alianzas". Debe tenerse en cuenta que los datos del cuadro corresponden al año 1998<sup>2</sup> -- período que precede a todos los acontecimientos enumerados anteriormente. En el Cuadro y en la Figura 1.1 no se trata de describir el pasado, sino de aclarar la futura constelación de fuerzas en la industria mundial del automóvil. Y, si bien se han producido algunas variaciones en los resultados relativos desde 1999, el panorama esencial sigue siendo indudablemente el mismo.

### Una alianza no es una sola empresa integrada

Procede hacer dos advertencias. En primer lugar, una alianza no es una fusión ni una adquisición, es decir, que no da origen a una estructura empresarial integrada. La relación de los asociados depende primordialmente de los acuerdos de alianzas, la magnitud de la participación del primer asociado (y de si la adquisición se hace en forma "amistosa" u "hostil").

GM, por ejemplo, no controla en estos momentos Fiat con su participación de 20%, ni Suzuki, en la que sólo tiene un 10%. En ciertas compañías japonesas, donde "aliados" extranjeros controlan más de un tercio del capital social han nombrado al director ejecutivo (Mazda, Nissan), pero en otras donde sería posible no se ha hecho hasta ahora (Isuzu, Mitsubishi).

<sup>1</sup> Samsung inició la producción de automóviles coincidiendo con la crisis asiática.

<sup>2</sup> Si bien se dispone de datos sobre la producción de las compañías en 1999, no figuran en el desglose regional del Cuadro 1.1 y de la Figura 1.1. Por lo tanto, utilizamos los datos anteriores, porque la fuerza regional de las nuevas alianzas es un importante factor competitivo, y porque los datos de 1999 no alterarían notablemente el panorama.

### Probablemente cambien las alianzas

En segundo lugar, las alianzas son frágiles y pueden fallar. En el primer lustro de 1990, la alianza Volvo-Renault se vino abajo (véase Auto 98-99). E incluso las adquisiciones no funcionan a veces; buen ejemplo de ello es el reciente fracaso de BMW-Rover. En estos momentos, algunas de las alianzas citadas requieren aún aprobación de las autoridades o de los accionistas, y todavía se está negociando la alianza Ford-Daewoo.

La estructura de las alianzas puede estar condicionada por la mayor competencia o la recesión. Algunos de los productores más pequeños, todavía independientes, como BMW, probablemente se vean obligados a buscar protección, y algunos de los mayores pueden separarse de ciertos asociados actuales, y tal vez buscar otros. En consecuencia, el panorama presentado en este análisis ha de considerarse preliminar.

## 1.2 Las alianzas mundiales de vehículos

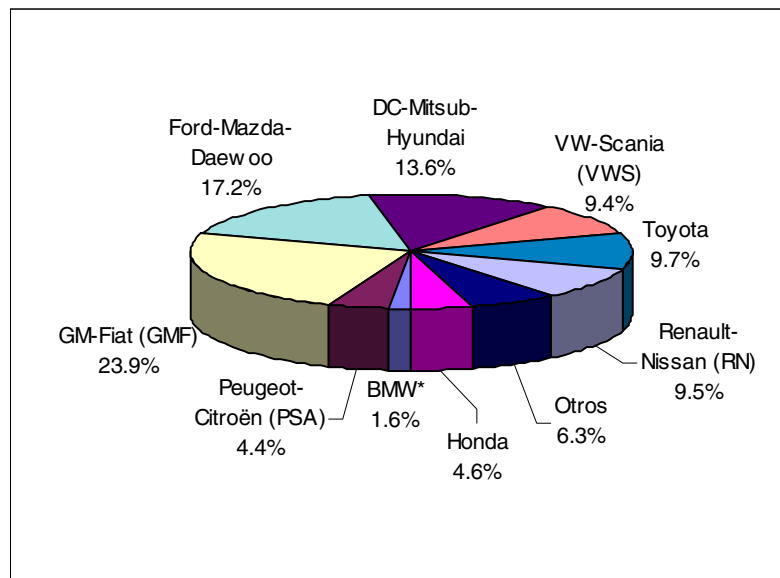
### El 96% de la producción mundial de automóviles son vehículos ligeros

En el Cuadro 1.1 se presentan las partes en la producción de vehículos ligeros (VL) en 1998 de cada grupo. En VL incluimos los turismos y los vehículos comerciales ligeros (VCL), que representan el 96% de la producción mundial de vehículos (71% automóviles, 25% VCL); el resto son vehículos pesados (VP, es decir, camiones y autobuses). Con frecuencia, los VCL se basan en plataformas de automóviles de turismo, y numerosos modelos VCL se venden con fines comerciales y para el consumo privado. Además, los procesos de producción de automóviles y VCL son más similares entre sí que los de VP. Por lo tanto, si se consideran conjuntamente los automóviles y los VCL obtendremos el panorama más preciso de la rama de la industria del automóvil orientada a la producción en grandes cantidades.

**Figura 1.2**  
**Producción mundial de vehículos ligeros en 1998: 50,1 millones de unidades**

\* No comprende Rover

Fuente: OICA



### Seis alianzas principales dominarán la producción mundial de VL

En la Figura 1.2 se muestra la formación de seis principales alianzas, con el 83% aproximadamente de la producción mundial de 1998, en unidades. Por orden de producción, se trata de alianzas centradas en General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Toyota, Renault, y Volkswagen.

**Cuadro 1.2 Producción de alianzas mundiales de automóviles**  
(alianzas en julio de 2000; producción de unidades en 1998, en miles)

Alianzas/Asociados	Total Mundial <sup>lc</sup>	América Norte	América Sur	UE	Europa Otros. <sup>la</sup>	Japón	Asia Pacífico <sup>lb</sup>
<b>GM-Fiat (GMF)</b>	<b>12,192</b>	<b>5,157</b>	<b>954</b>	<b>3,617</b>	<b>498</b>	<b>1,320</b>	<b>645</b>
GM	7,508	4,932	429	1,968	12	-	166
Isuzu	274	115	-	-	7	87	65
Fiat	2,578	-	525	1,616	413	-	26
Fuji	534	104	-	-	-	426	3
Suzuki	1,298	6	-	33	66	807	385
<b>Ford-Mazda-Daewoo (FMD)</b>	<b>8,751</b>	<b>4,364</b>	<b>167</b>	<b>2,391</b>	<b>151</b>	<b>782</b>	<b>895</b>
<b>Ford-Mazda</b>	<b>7,965</b>	<b>4,364</b>	<b>167</b>	<b>2,391</b>	<b>37</b>	<b>782</b>	<b>223</b>
Ford	6,484	4,263	167	1,834	35	-	183
Volvo Cars	399	7	-	391	-	-	1
Mazda	914	94	-	-	-	782	38
Land Rover	168	-	-	166	2	-	1
<b>Daewoo Alliance</b>	<b>786</b>	-	-	-	<b>114</b>	-	<b>672</b>
Daewoo	741	-	-	-	114	-	627
Ssangyong	45	-	-	-	-	-	45
<b>DC-Mitsubishi-Hyundai (DCMH)</b>	<b>6,918</b>	<b>3,190</b>	<b>27</b>	<b>1,246</b>	<b>33</b>	<b>926</b>	<b>1,500</b>
<b>DC-Mitsubishi</b>	<b>5,658</b>	<b>3,190</b>	<b>27</b>	<b>1,246</b>	-	<b>926</b>	<b>271</b>
DC	4,226	3,033	27	1,148	-	-	20
Mitsubishi Cars	1,432	157	-	98	-	926	251
<b>Hyundai Alliance</b>	<b>1,260</b>	-	-	-	<b>33</b>	-	<b>1,229</b>
Hyundai	891	-	-	-	33	-	860
Kia	359	-	-	-	-	-	359
Asia	10	-	-	-	-	-	10
<b>Toyota</b>	<b>4,932</b>	<b>965</b>	<b>23</b>	<b>178</b>	<b>15</b>	<b>3,443</b>	<b>308</b>
Toyota	4,395	965	23	178	15	2,906	308
Daihatsu	537	-	-	-	-	537	-
Hino	-	-	-	-	-	-	-
<b>Renault-Nissan (RN)</b>	<b>4,828</b>	<b>529</b>	<b>107</b>	<b>2,258</b>	<b>215</b>	<b>1,546</b>	<b>173</b>
Renault	2,202	-	107	1,872	215	-	6
Nissan	2,584	529	-	386	-	1,546	125
Samsung	42	-	-	-	-	-	42
<b>VW-Scania (VWS)</b>	<b>4,797</b>	<b>339</b>	<b>480</b>	<b>3,227</b>	<b>417</b>	-	<b>335</b>
VW Group	4,797	339	480	3,227	417	-	335
Scania	-	-	-	-	-	-	-
<b>Honda</b>	<b>2,329</b>	<b>881</b>	<b>16</b>	<b>112</b>	-	<b>1,243</b>	<b>76</b>
<b>Peugeot-Citroën (PSA)</b>	<b>2,248</b>	-	<b>33</b>	<b>2,129</b>	<b>15</b>	-	<b>69</b>
<b>BMW*</b>	<b>808</b>	<b>57</b>	-	<b>736</b>	-	-	<b>15</b>
<b>Empresas enumeradas</b>	<b>47,803</b>	<b>15,482</b>	<b>1,807</b>	<b>15,894</b>	<b>1,344</b>	<b>9,260</b>	<b>4,016</b>
<b>Otras empresas</b>	<b>3,222</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>371</b>	<b>1,478</b>	<b>1</b>	<b>1,369</b>
<b>Total mundial <sup>lc</sup></b>	<b>51,025</b>	<b>15,483</b>	<b>1,810</b>	<b>16,265</b>	<b>2,822</b>	<b>9,261</b>	<b>5,385</b>

\* BMW sin Rover

\*\* DC ha adquirido 9.9% de Hyundai (con opción de comprar 5% más en 3 años) y controla un 4.6 % adicional propiedad de Mitsubishi (34% propiedad de DC)

Volvo posee el 19% de Mitsubishi Truck

<sup>la</sup> comprende Turquía

<sup>lb</sup> comprende Oceanía, Asia y no comprende Japón y otras regiones

<sup>lc</sup> Los totales pueden diferir de la suma a causa del redondeo

Salvo para Toyota, cada alianza comprende una o varias importantes compañías aliadas. El principal aliado de Volkswagen, Scania, produce exclusivamente camiones pesados y autobuses. En consecuencia, toda la producción de VL de esta alianza procede del Grupo Volkswagen, pero la participación de Scania permite a Volkswagen intervenir en el mercado de VP, que se considera más abajo.

**Las tres alianzas principales:**  
**1. General Motors**  
**2. Ford**  
**3. DaimlerChrysler**

En términos de producción, **GM-Fiat** (GMF) es con mucho la más importante: en 1998 sus asociados produjeron un total de 12,2 millones de VL, 3,4 millones más que la segunda alianza **Ford-Mazda-Daewoo** (FMD). Esta última fabrica 1,9 millones de unidades más que la tercera **DaimlerChrysler-Mitsubishi-Hyundai** (DCMH).

**Toyota, Renault y VW comparten la 4ª plaza**

DCMH produce unos 2 millones más de unidades que las dos alianzas que compiten casi en igualdad por la cuarta plaza: Toyota, Renault-Nissan (RN) y VW-Scania (VWS). Su producción se sitúa en la gama de 4,8-4,9 millones de unidades. Las fluctuaciones interanuales pueden producir fácilmente variaciones en la clasificación relativa de las tres últimas compañías.

**También en competencia: Honda, Peugeot-Citroën, BMW**

La diferencia entre las alianzas clasificadas en 4º lugar, cada una de las cuales tiene alrededor de 9,5% de producción en cuanto a resultados en 1998, y los restantes productores independientes es enorme. Honda y Peugeot-Citroën tienen sendas partes de 4,5%, y BMW, después de vender Rover, tiene tan sólo 1,6%; lo que resta de BMW hubiera producido algo más de 800.000 vehículos en 1998.

**¿Quiénes son los “Otros productores”?**

Antes de acabar con este análisis de las alianzas, unas palabras sobre “Otros”, en la Figura 1.2. Su parte total de 6,3% no es ni mucho menos insignificante. ¿Quiénes son esas empresas y dónde se encuentran? En primer lugar, son productores controlados nacionalmente en Rusia, China, la India (Maruti), Malasia (Proton) y otras economías emergentes y en transición (véase la Figura 1.2).

Es indudable que en el futuro los principales productores prestarán cada vez más atención a esos fabricantes, en su búsqueda de economías adicionales de escala o de mayor penetración en el mercado.

### 1.3 Alianzas en la producción de vehículos pesados

**La producción de camiones pesados y autobuses es una actividad muy distinta**

En este informe, los camiones pesados y los autobuses se consideran vehículos pesados (VP). Como ya se ha dicho, representan alrededor del 4% de la producción mundial de vehículos, con un total de 2,1 millones en 1998. El valor de esta producción es naturalmente mucho mayor que lo que indica este porcentaje, porque sus precios son mucho más altos que los de VL. El precio medio de un vehículo Scania, por ejemplo, era de casi 100.000 \$ EE.UU. en 1998.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Sobre la base de unas ventas por valor de 39.675 millones SKr, 49.670 camiones y autobuses, y un tipo de cambio SKr/US\$ de 8,06.

- Además, los procesos de fabricación de VP tienen mucha más intensidad de mano de obra que los automóviles producidos en grandes cantidades y los camiones ligeros. Los VP son bienes de inversión, y no bienes de consumo.
- Todas las alianzas principales están presentes en el segmento de VP** Con excepción de los tres productores de automóviles independientes más pequeños (Honda, PSA y BMW), todas las alianzas mostradas en el Cuadro 1.1 producen también VP. Pero esto no es así en todos los asociados: Grupo Volkswagen, Renault (tras la venta de su grupo de camiones pesados a Volvo), Fuji y Suzuki no producen VP.
- GMF es el mayor productor del segmento** En términos de producción, GMF es la más importante, con casi el 20%, pero esto no se debe a la fuerza de GM en el sector sino más bien a la de sus asociados: Isuzu y Fiat (IVECO).
- DCMH, Toyota y Volvo comparten la 2ª plaza** Las alianzas de DCMH, Toyota y Volvo son decididamente inferiores, pero también muy fuertes, con partes de producción del 14 al 16%. En el caso de DCMH y Toyota corresponde a los principales asociados la inmensa mayoría de la producción: las marcas Freightliner y Mercedes de DaimlerChrysler representan más del 90% de la producción de DCMH, y los camiones Toyota representa más del 85% de la producción de la alianza.
- Volvo: un especialista en VP** Volvo adquirió recientemente la división de VP de Renault, y tiene una alianza con Mitsubishi Truck, con lo que es el productor especializado más importante del mundo en el segmento.
- Productores independientes, PACCAR y NAVISTAR -- un factor importante** El segmento de VP se caracteriza por la importancia de productores especializados independientes. En tanto que esos independientes representan sólo el 6,3% de la producción mundial de VL, fabrican más del 25% de los VP mundiales. Destacan sobre todo en América del Norte, donde compañías como PACCAR y NAVISTAR produjeron 200.000 VP en 1998. Europa y Asia-Pacífico (excluidos Japón y Corea del Sur) tienen también una considerable producción independiente en este segmento.
- ¿Se separará la industria de VP de las operaciones de VL?** Como los métodos de fabricación y los mercados de VP difieren mucho, algunos fabricantes importantes -- GM, Ford, Renault -- se apartan de las actividades de VP para concentrarse en VL. Esto indica que está surgiendo una industria de VP, dominada por compañías distintas de productores de VL. Hasta ahora, DaimlerChrysler y Fiat han resistido a esta tendencia, y la adquisición de una parte de Scania por VW es contraria a ella.
- Los productores más pequeños de los aliados son FMD y VWS** La presencia en el segmento de VP en las alianzas FMD y VWS es relativamente reducida. **Ford** ha traspasado su producción de camiones pesados a Freightliner (subsidiaria de DaimlerChrysler), y **Volkswagen** producía exclusivamente VL antes de adquirir una participación en el productor especializado en camiones **Scania**. Aunque es una compañía fuerte, Scania tiene sólo el 2,5% aproximadamente de la producción mundial de VP.

## 1.4 ¿Aliarse o desaparecer?

### La importancia de las economías de escala y una presencia mundial

En Auto 98-99 se analizó la fundamental importancia de las economías de escala. Para amortizar la inversión en el desarrollo vehículos hay que vender grandes cantidades de unidades, y lo mismo ocurre con los componentes de vehículos. De ahí la crucial importancia de compartir plataformas y componentes entre diferentes modelos. La actual oleada de fusiones, adquisiciones y alianzas responde a las presiones para lograr economías de escala. Un segundo factor esencial, que se trata más adelante con mayor detalle, es la importancia de la presencia mundial como distribuidor y productor.

### Problemas para los productores pequeños: a. falta de asociados potenciales (aparte de ellos mismos)

La presión sobre las tres compañías más pequeñas para hallar “aliados” o crecer mediante adquisiciones es grande. *Pero, aparte de ellos mismos, prácticamente todos los aliados potencialmente atractivos tienen ya vínculos con una de las grandes alianzas.* ¿Por qué una compañía vinculada ya a uno de los Seis Grandes establecería vínculos adicionales con fabricantes más pequeños?

### b. las grandes alianzas probablemente discriminen contra terceros

Además, parece más que probable que en el futuro la cooperación entre compañías para el desarrollo, fabricación y distribución de vehículos se realice entre las alianzas existentes. Para las compañías más pequeñas será mucho más difícil hallar asociados apropiados en el futuro.

### Los volúmenes de ventas relativamente bajos son un obstáculo

La reducida parte de la producción mundial de los grupos más pequeños representa un gran obstáculo. Si bien cada una de esas compañías pequeñas compensa su desventaja con vehículos atractivos y buena gestión, a la larga no es probable que puedan compensar las desigualdades económicas con pequeñas series de producción. General Motors es el ejemplo perfecto de compañía que no ha producido los vehículos más atractivos ni tiene la mejor gestión, pero sigue siendo el número uno. El tamaño guarda mucha relación con esto.

### ¿Alianza Honda-PSA-BMW?

La solución más lógica sería una alianza Honda-PSA-BMW. No constituiría ninguna sorpresa, pues ya se ha rumoreado varias veces la combinación de dos de esas compañías, negada siempre firmemente por las empresas interesadas. Las tres son las primeras en la fabricación de turismos. Hay una gran superposición en la línea de productos (y, por consiguiente, muchas posibilidades de racionalización) y la situación geográfica de las tres compañías no es mala. PSA y BMW son evidentemente fuertes en Europa, y Honda en Japón y América del Norte. La debilidad se encuentra en los nuevos mercados, y habrían de luchar para superarla. De momento, hay relativamente pocos indicios de que los grupos más pequeños persigan a los “Otros productores”, particularmente fuertes en Asia.

## 1.5 La importancia de la producción regional

### Grandes mercados desarrollados saturados

Los principales mercados mundiales de vehículos son sobre todo América del Norte y Europa occidental, con unos volúmenes en 1999 de 19,7 millones y 17,2 millones, respectivamente, seguidos de Asia-Pacífico y Japón, con volúmenes de 6,2 millones y 5,9 millones

respectivamente. Europa oriental y América del Sur ocupan el tercer nivel, con unos volúmenes de ventas de aproximadamente la mitad. (Véase el Cuadro 2.1.)

A pesar de su tamaño, los mercados de la “tríada” (Estados Unidos, UE, Japón) tienen un inconveniente: están saturados, y las ventas corresponden sobre todo a la sustitución de vehículos. Además, los mercados emergentes y en transición<sup>4</sup> compensan su menor tamaño con mayores oportunidades de crecimiento.

**Las regiones emergentes y en transición ofrecen oportunidades**

Para todo fabricante de vehículos es importante penetrar lo más profundamente posible en muchos mercados: los saturados en razón de su tamaño, y los demás por las oportunidades que ofrecen. Pero para penetrar efectivamente en mercados en desarrollo en general hay que producir localmente.

Los niveles de vida son tan inferiores en las economías emergentes y en transición que sólo se pueden ofrecer vehículos a precios correctos empleando mano de obra local en la fabricación y el montaje.

Ya hemos señalado la relativa debilidad de los fabricantes más pequeños en las regiones emergentes y en transición. Pero, ¿qué lugar ocupan las seis principales alianzas en presencia mundial? En la Figura 1.1 se ilustra la producción regional de cada una de las principales alianzas.

Si bien el orden de las alianzas y regiones puede parecer ilógico, se disponen de manera que pueda apreciarse la producción en todos los grupos. Aunque las partes de producción regionales ilustrarían la fuerza relativa de las diversas alianzas, mostramos la producción de unidades porque también indica la importancia de la región (para las partes de producción véase el Cuadro 1.1).

**GMF y FMD globalmente fuertes**

Un aspecto fundamental que se deriva del Cuadro es que las alianzas de GMF y FMD son las únicas que se consideran productores ya fuertes en todas las regiones del mundo. Como muestra el Cuadro 1.1, de las dos alianzas, GMF es la más fuerte en todas las regiones, salvo en Asia-Pacífico.

**RN también está bien representada en el mundo**

La alianza Renault-Nissan tiene una buena presencia mundial, sobre todo debido a la fuerza de Renault en Europa (que incluye Europa oriental y Turquía), y a la fuerza de Nissan en Japón, Asia-Pacífico y América del Norte. Como cabía esperar, RN es más fuerte en Japón que las alianzas de GM o Ford.

**DCMH, Toyota y VWS tienen posiciones fuertes, pero también puntos débiles**

La alianza DC tiene una fuerte presencia en las regiones de la tríada y en Asia-Pacífico (donde es la más fuerte de todas), pero es muy débil en América del Sur y en Europa-Otros.

La alianza de Toyota es la más fuerte de todas en Japón, y tiene una buena presencia en Asia-Pacífico y en América del Norte, pero es débil en las demás partes.

<sup>4</sup> Las economías en transición son las antiguas economías de “Estados socialistas” que se están transformando en dirección al mercado.

VW tiene bastante fuerza en todas las regiones salvo en Japón y América del Norte. En vista de la importancia de esos grandes mercados, se trata de un serio obstáculo.

### **1.6 Consecuencias para los trabajadores**

#### **El valor para el accionista y la globalización base de las fusiones y adquisiciones y las alianzas**

El factor fundamental de la actual oleada de fusiones, adquisiciones y alianzas es la necesidad de producir rendimiento para los accionistas en el contexto de la globalización económica. Esto último ejerce presiones competitivas y ofrece oportunidades.

La clave del éxito en la producción de automóviles en grandes cantidades es ofrecer el surtido de vehículos más deseable posible en el mayor número de mercados posible

#### **Alguna duplicación de funciones en reproductores debido a la competencia combinada con determinadas protecciones**

Los fabricantes de automóviles siguen desde hace mucho este principio, con excepción de los dedicados a estrategias de “nichos” de mercado (p. ej., Volvo, Saab). La necesidad de fabricar productos esencialmente similares que se diferencien sobre todo por la percepción del consumidor da lugar a una considerable duplicación de esfuerzo y capacidad de producción.

Pero, mientras los mercados de vehículos crezcan fuertemente, y los productores nacionales gocen de ciertas protecciones, la mayoría de las compañías prosperarán o al menos sobrevivirán. Ahora bien, debe recordarse que la historia del automóvil está llena de fusiones y adquisiciones, y lo que presenciamos hoy no es realmente nuevo.

#### **Advertencia: tal vez sea socialmente necesaria alguna ineficiencia**

Antes de pasar a otro punto, parece esencial agregar que la competencia y la reglamentación (o protección) han de ser paralelas. A diferencia de las utopías neoliberales, en el mundo real se requiere cierta cantidad de “despilfarro” económico o ineficiencia para lograr resultados social y políticamente aceptables.

Ha de tenerse presente que los períodos de descanso de los trabajadores, las normas de salud y seguridad o cualquiera de las otras mejoras en las condiciones de trabajo, por las que los trabajadores han luchado históricamente, se pueden considerar “despilfarros” desde el punto de vista de la estricta eficiencia económica.

La cantidad de ineficiencia que puede aceptarse ha de ser, a fin de cuentas, una decisión política y no de mercado. En el mejor de los casos, la eficiencia económica puede ser un medio para alcanzar un fin; después de todo, las buenas sociedades no sólo persiguen como objetivo la acumulación de riqueza.

#### **Las alianzas favorecidas por las comunicaciones modernas y las cuestiones de “manejabilidad”**

Ya hemos señalado el largo historial de fusiones y adquisiciones. El nuevo aspecto de la evolución actual es la prevalencia de “alianzas” en vez de verdaderas absorciones. Sin duda, esto se debe en parte a la moderna tecnología de las comunicaciones. Además, los imperios empresariales son ya tan enormes en el sector del automóvil que muchos directores hacen pausas, y con razón, antes de empezar a crear burocracias todavía más gigantescas y en consecuencia más difíciles de gestionar.

### Recuadro 1

#### La alianza General Motors-Fiat

Principales condiciones:

- El intercambio de acciones valoradas en 2.400 millones \$ proporcionará a GM el 20% de Fiat, en tanto que ésta poseerá el 5,1% de GM.
- Fiat tendrá derecho a obligar a GM a comprar el 80% restante de sus acciones durante un período de 5 años y medio, a partir de 2004.
- Los asociados establecerán una empresa mixta a partes iguales para dirigir sus operaciones de motores y transmisión en Europa y América Latina.
- Se combinará la compra de algunas operaciones financieras.
- GM adoptará dos plataformas de Fiat para sus principales modelos europeos: Corsa, Astra, Vectra y Omega.
- GM ayudará a Alfa Romeo a volver al mercado estadounidense.

*Adaptado de Automotive News, 20 de marzo de 2000*

Las repercusiones:

El 2 de mayo se reunieron los representantes sindicales y del Comité de Empresa de GM/Opel y Fiat.

El 11 de mayo, el Foro de Empleados Europeos de GM se reunió con la dirección y fue informado de su intención de combinar las operaciones de trenes transmisores de potencia y de compras de GM/Opel. El Foro formuló una serie de demandas y principios que se ampliaron posteriormente para abarcar los siguientes aspectos:

Información continua y oportuna sobre la evolución en la alianza.

La alianza no puede conducir a reducciones de personal, cierres de fábricas o degradación de las condiciones de trabajo.

Los convenios colectivos han de seguir vigentes.

El derecho a permanecer y volver de los trabajadores sujetos a traslados.

Reconocimiento de los actuales órganos de representación nacionales o a nivel de la UE y de los sindicatos en cualquier nueva empresa que pudieran constituir.

La dirección se resistió a dar información clara y entablar negociaciones significativas sobre estas cuestiones, por lo que a comienzos de junio hubo una serie de confrontaciones en el lugar de trabajo, incluidos paros, en la planta de Bochum, en Alemania.

Al mismo tiempo, y por razones similares, los sindicatos de Brasil empezaron a solicitar información y negociaciones. Se pusieron en contacto con sus colegas europeos y norteamericanos a través de una red de acción de la FITIM. A primeros de julio, debido a la falta de respuesta de la dirección, hubo conflictos en el lugar de trabajo en Brasil, a donde llegaron mensajes de apoyo de toda la red de acción de GM, incluida una enérgica carta del Foro de Empleados Europeos de GM/Opel, que acababa de terminar con éxito la negociación de un acuerdo basado en sus demandas.

#### **El lento crecimiento del mercado alienta la reducción de costos y la racionalización**

En todo caso, la maduración de las economías de la tríada, el continuo subdesarrollo de gran parte del mundo, la disminución de los obstáculos al comercio y otras protecciones han creado una nueva situación. Como no está previsto un rápido crecimiento de la producción, la reducción de costos y la racionalización se han convertido en uno de los principales medios de sobrevivir y generar valor para el "accionista".

Y ésta es la principal razón de las alianzas. Los asociados tratan de

racionalizar y aunar energías en los siguientes sectores:

- desarrollo de vehículos y plataformas,
- fabricación de motores y de transmisiones,
- compra de componentes,
- distribución de vehículos y servicios.

**Con las alianzas, la racionalización trasciende los límites de una sola empresa**

Desde el decenio de 1980, todos los fabricantes de automóviles del mundo han experimentado una oleada de reestructuración empresarial con miras a empresas reducidas centradas en actividades “esenciales”. Pero esas estrategias de racionalización se han limitado sobre todo a determinadas estructuras empresariales. Las alianzas permitirán esfuerzos similares en las diversas empresas asociadas, aunque limitadas por acuerdos, consensos y el grado de influencia de los principales asociados.

**La eliminación de empleos y la intensificación del trabajo es lo peor para los trabajadores**

Pero racionalización y sinergia suponen, por definición, supresión de trabajo y de capacidad productiva. Según se documenta en números anteriores del Informe Auto de la FITIM, la oleada anterior de reestructuración empresarial produjo pérdidas de empleo masivas, aumentando las presiones en el trabajo (estrés, horas extraordinarias, etc.), y una inversión de ciertos beneficios en las prestaciones sociales y la calidad de la vida de trabajo. No hay razones para creer que la actual oleada de alianzas den resultados diferentes para los trabajadores.

A falta de mercados que crezcan fuertemente, la sinergias empresariales y la racionalización darán como resultado menos empleos, por haberse suprimido funciones duplicadas entre los asociados.

**RN reduce su fuerza de trabajo, y GM la reorganiza en Europa y Brasil**

Nissan, por ejemplo, disminuirá su personal en más de 20.000 empleados en los próximos años. Debe destacarse que, como resultado de negociaciones con sus sindicatos, esto se logrará mediante transferencias y ceses naturales, pero, al final, Nissan ofrecerá menos oportunidades de empleo a los trabajadores jóvenes que antes.

Los trabajadores de General Motors en Europa y Brasil han iniciado ya lo que probablemente sea el primero de numerosos conflictos con su empleador con respecto a las tentativas de realizar sinergias empresariales (véase el Recuadro 1)

**Estructuras sindicales internacionales necesarias para afrontar las alianzas mundiales de empleadores**

Los trabajadores coreanos se oponen firmemente a las absorciones del exterior por temor a despidos y porque desean intervenir en las negociaciones en que se decide la suerte de su industria.

Como muestra el ejemplo de GM-Fiat, la comunicación y cooperación efectivas y más amplias serán cada vez más importantes para afrontar los desafíos que plantean las alianzas mundiales de empleadores.

## 2. Ventas de vehículos: Situación actual y perspectivas

### 2.1 El mundo en breve

**Las ventas mundiales de vehículos establecen un nuevo récord en 1999, pero disminuyen**

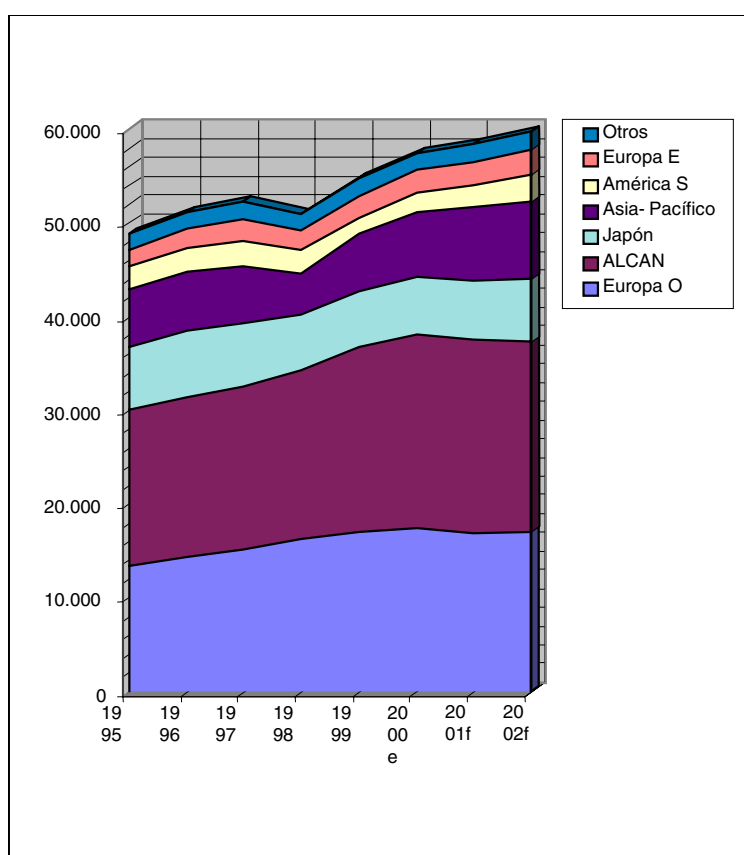
Las ventas mundiales de vehículos<sup>5,6</sup> alcanzaron un nuevo récord de más de 54,7 millones de unidades en 1999. El volumen de ventas aumentó en 3,8 millones de unidades, o 7,4% con respecto a la cifra del año anterior,<sup>7</sup> que es con mucho el mejor resultado desde 1995. También representa la reactivación del 2,6% de las menores ventas de 1998, debido a los efectos de la crisis asiática sobre Japón, y a los mercados emergentes y en transición.

**Figura 2.1 Ventas mundiales de vehículos (unidades en miles)**

Fuente: EIU, previsión de la FITIM

f = previsión

e = estimación



**Las ventas mundiales seguirán creciendo en 2000, pero más lentamente que en 1999**

En 1999, las ventas crecieron un 36,4% en la región Asia-Pacífico<sup>8</sup>, hasta alcanzar 1.6 millones de unidades más que el año anterior y siguieron creciendo con fuerza en América del Norte (más de 1.6 millones) y en Europa occidental (hasta 878,000). Los europeos

<sup>5</sup> Las cifras de vehículos son la suma de las cifras de automóviles y vehículos comerciales.

<sup>6</sup> En este informe se utiliza el término “ventas”; en la mayoría de los países las cifras corresponden a “nuevas matriculaciones”. No se dispone de información sobre ventas (o matriculaciones) para ciertos países, por lo que los totales regionales o mundiales contienen estimaciones. Véase el Anexo: *Nota sobre datos*.

<sup>7</sup> Los datos regionales y mundiales de 1999 y, en ciertos casos, los datos de los países deben considerarse estimaciones preliminares que se revisarán más adelante.

<sup>8</sup> Salvo indicación, en este reporte, Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía (Australia, Nueva Zelanda, etc.).

orientales se recuperaron de la disminución de las ventas de 1998.

**Las ventas mundiales seguirán creciendo en 2000 pero con mayor lentitud que en 1999**

A juzgar por las cifras del año disponibles a mediados de 2000, las ventas mundiales de vehículos crecerán en unos 2,7 millones de unidades, tasa inferior a la de 1999. Serán particularmente fuertes en América del Sur (quienes se están recuperando finalmente de la recesión de 1998-1999) y Asia-Pacífico, donde la economía china crece más fuertemente que en 1999.

**Cuadro 2.1 Ventas mundiales de vehículos por regiones, 1995-2002**

	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
Europa Occ.	13,549	14,437	15,174	16,289	17,167	17,395	16,939	17,064
NAFTA	16,480	17,013	17,419	18,028	19,659	20,788	20,561	20,353
Sudamérica	2,383	2,496	2,805	2,335	1,799	2,110	2,439	2,853
Japón	6,848	7,061	6,725	5,874	5,861	6,054	6,397	6,649
Asia-Pacífico**	6,117	6,363	6,049	4,518	6,163	6,935	7,743	8,294
Europa Oriental	1,719	2,089	2,301	2,225	2,320	2,437	2,531	2,736
Resto del Mundo	1,690	1,775	1,840	1,684	1,743	1,795	1,850	1,910
<b>Total mundial</b>	<b>48,786</b>	<b>51,234</b>	<b>52,313</b>	<b>50,953</b>	<b>54,712</b>	<b>57,513</b>	<b>58,460</b>	<b>59,858</b>
<b>Variaciones de un año al otro (miles)</b>								
Europa Occ.	194	888	737	1,115	878	228	-456	125
NAFTA	-792	533	406	609	1,631	1,129	-228	-208
Sudamérica	168	113	309	-470	-536	311	329	413
Japón	339	213	-336	-851	-13	193	343	252
Asia-Pacífico**	595	246	-314	-1,531	1,645	772	809	551
Europa Oriental	-23	370	212	-76	95	117	94	205
Resto del Mundo	275	85	65	-156	59	52	55	60
<b>Total mundial</b>	<b>755</b>	<b>2,448</b>	<b>1,079</b>	<b>-1,360</b>	<b>3,759</b>	<b>2,801</b>	<b>946</b>	<b>1,399</b>
<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>								
Europa Occ.	1.4	6.6	5.1	7.3	5.4	1.3	-2.6	0.7
NAFTA	-4.6	3.2	2.4	3.5	9.0	5.7	-1.1	-1.0
Sudamérica	7.6	4.7	12.4	-16.8	-23.0	17.3	15.6	17.0
Japón	5.2	3.1	-4.8	-12.7	-0.2	3.3	5.7	3.9
Asia-Pacífico**	10.8	4.0	-4.9	-25.3	36.4	12.5	11.7	7.1
Europa Oriental	-1.3	21.6	10.1	-3.3	4.3	5.0	3.9	8.1
Resto del Mundo	19.4	5.0	3.7	-8.5	3.5	3.0	3.1	3.2
<b>Total mundial</b>	<b>1.6</b>	<b>5.0</b>	<b>2.1</b>	<b>-2.6</b>	<b>7.4</b>	<b>5.1</b>	<b>1.6</b>	<b>2.4</b>

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* incluye algunas estimaciones

\*\* excluye Japón; incluye Australia y Nueva Zelanda FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

Según algunas previsiones, las ventas mundiales de vehículos disminuirán en 2000, pero, debido a la continua fortaleza económica en América del Norte y Europa occidental, y a recuperaciones en América del Sur y Asia, 2000 será un año positivo..

**Las perspectivas después de 2000 parecen positivas...**

Incluso con descensos en importantes mercados como los de Europa occidental y América del Norte, el continuo crecimiento en otras partes puede compensar esas presiones descendentes

Hay indicios de un "aterrizaje suave" de la economía estadounidense, es decir, una reducción gradual de la fuerte expansión económica de los años anteriores. Algunos predictores indican incluso que Europa occidental (tal vez con la ayuda de la recuperación de Japón) podrá sustituir a Estados Unidos como

locomotora de la economía mundial. Pero es una opinión muy optimista. Lo que importa es que es una recesión cíclica relativamente suave a ambos lados del Atlántico no sea un desastre para las ventas mundiales de vehículos.

**... pero sigue siendo posible una severa crisis causada por los mercados financieros**

Todo depende, naturalmente, de la severidad de cualquier recesión o contracción económica. Si surgiera una crisis financiera en Estados Unidos, y se extendiera rápidamente al resto del mundo, probablemente hubiera una recesión global con efectos muy negativos para las ventas de vehículos.

A ese respecto, debe señalarse que, aunque en 2000 ha disminuido el crecimiento especulativo en los mercados de valores, la volatilidad ha aumentado. El valor del mercado de acciones sigue siendo muy alto, y no puede descartarse una crisis financiera.

**Cuadro 2.2 Ventas de vehículos en países de la región Asia-Pacífico**

Países *	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
Japón	6,865.0	7,077.7	6,725.0	5,874.2	5,861.2	6,054.1	6,396.7	6,648.6
China	1,592.3	1,512.9	1,615.9	1,641.3	1,847.5	2,046.4	2,232.5	2,350.7
Corea S.	1,555.9	1,644.1	1,512.9	779.9	1,273.0	1,479.6	1,666.7	1,781.9
India	584.4	698.3	701.5	604.8	822.6	923.0	993.2	1,034.6
Australia	641.2	650.0	722.4	807.7	651.7	744.8	809.0	811.5
Taiwán	542.4	461.8	472.7	474.0	431.5	456.1	495.7	506.1
Malasia	285.8	364.8	404.8	163.2	296.0	345.7	389.1	415.5
Tailandia	569.7	588.4	363.2	144.1	218.4	296.8	386.5	463.7
Indonesia	384.4	337.4	392.2	68.8	125.5	161.4	222.9	323.7
Flipinas	124.6	162.9	138.1	76.8	73.4	93.6	122.3	153.6
Nva Zelanda	80.5	79.1	71.4	66.0	72.2	70.1	73.0	72.9
<b>Variación de un año al otro (miles)</b>								
Japón	338.3	212.7	-352.7	-850.8	-13.0	192.9	342.6	251.9
China	-20.1	-79.4	103.0	25.3	206.2	198.9	186.2	118.2
Corea S.	0.3	88.2	-131.2	-733.0	493.1	206.6	187.1	115.1
India	148.4	113.9	3.3	-96.7	217.8	100.4	70.2	41.4
Australia	25.0	8.8	72.4	85.2	-155.9	93.1	64.2	2.5
Taiwán	-33.2	-80.6	10.9	1.3	-42.5	24.6	39.6	10.4
Malasia	94.2	79.0	40.0	-241.6	132.8	49.7	43.4	26.4
Tailandia	84.0	18.7	-225.2	-219.1	74.3	78.4	89.7	77.2
Indonesia	56.1	-47.1	54.8	-323.4	56.7	35.9	61.5	100.7
Flipinas	20.7	38.3	-24.9	-61.3	-3.4	20.2	28.8	31.3
Nva Zelanda	-11.8	-1.4	-7.7	-5.4	6.3	-2.1	2.8	-0.0
<b>Variación porcentual de un año al otro</b>								
Japón	5.2	3.1	-5.0	-12.7	-0.2	3.3	5.7	3.9
China	-1.2	-5.0	6.8	1.6	12.6	10.8	9.1	5.3
Corea S.	0.0	5.7	-8.0	-48.5	63.2	16.2	12.6	6.9
India	34.0	19.5	0.5	-13.8	36.0	12.2	7.6	4.2
Australia	4.0	1.4	11.1	11.8	-19.3	14.3	8.6	0.3
Taiwán	-5.8	-14.9	2.4	0.3	-9.0	5.7	8.7	2.1
Malasia	49.2	27.6	11.0	-59.7	81.4	16.8	12.6	6.8
Tailandia	17.3	3.3	-38.3	-60.3	51.6	35.9	30.2	20.0
Indonesia	17.1	-12.2	16.2	-82.5	82.3	28.6	38.1	45.2
Flipinas	20.0	30.8	-15.3	-44.4	-4.4	27.5	30.7	25.5
Nva Zelanda	-12.7	-1.7	-9.8	-7.6	9.5	-2.9	4.0	-0.0

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

## 2.2 Recuperación en Asia

**En 1999, Asia-Pacífico agrega tantos vehículos a las ventas mundiales como la región del ALCAN**

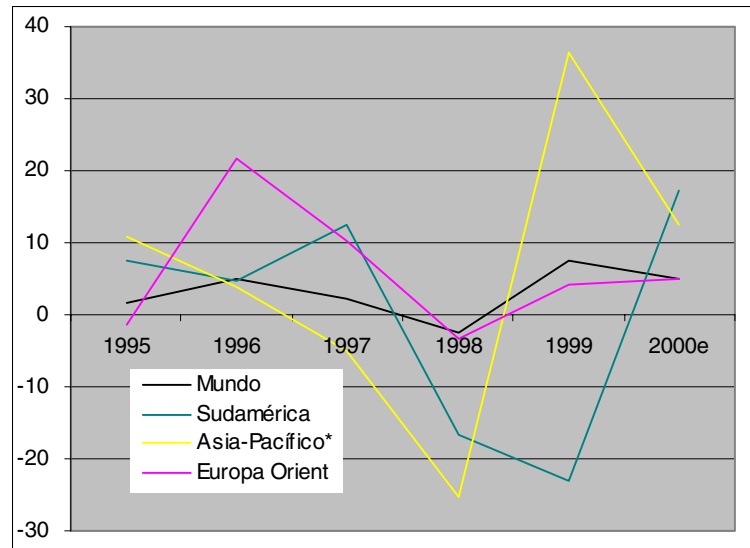
En *Auto 1998-99*, se habló sobre todo de Asia, y el presente informe se centra de nuevo en ella, pero esta vez el tema es la fuerte recuperación económica en vez de la crisis. Como resultado de la recuperación de las economías en crisis, la región de Asia-Pacífico (excluido Japón) contribuyó con tantos vehículos a las ventas mundiales en 1999 como toda la región del ALCAN: 1,6 millones de unidades.

**Figura 2.2 Crecimiento porcentual de las ventas en las economías emergentes y en transición, 1995-2000**

\* excluido Japón; incluida Oceanía

e= estimación

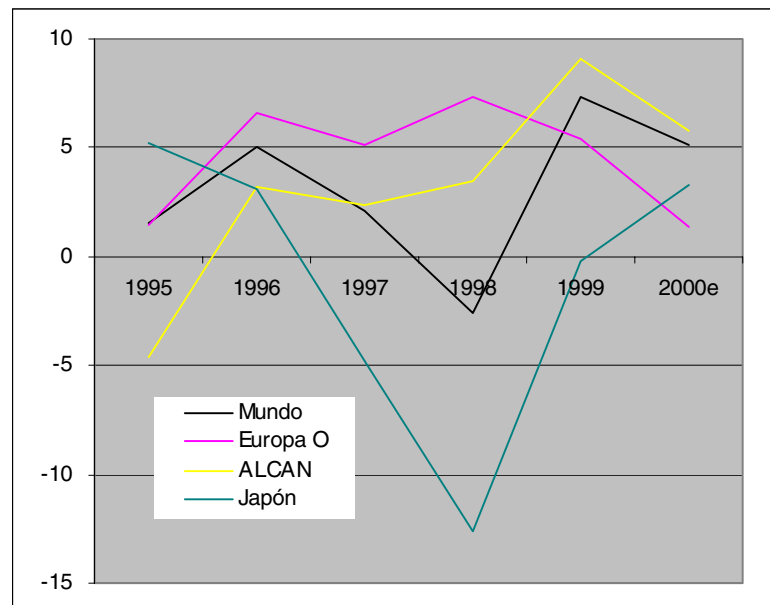
Fuente: EIU, previsión de la FITIM



**Figura 2.3 Crecimiento porcentual de las ventas en las principales regiones de producción, 1995-2000**

e = estimación

Fuente: EIU, previsión de la FITIM



**Los mercados emergentes y en transición sujetos a fuertes cambios**

En la Figura 2.2 se muestra la recuperación de los mercados de vehículos en Asia-Pacífico. En el período 1998-99, las ventas de vehículos pasaron de una disminución de 25% a un aumento de 36%: una diferencia de 61 puntos. Y lo mismo ocurrió con una diferencia de 40 puntos en América del Sur durante 1999-2000. Europa oriental presenta también la mayor volatilidad de los mercados emergentes y en transición en comparación con los de la "tríada": Europa occidental, América del Norte y Japón (véase la Figura 2.3). En el período que se presenta, los mayores cambios, casi 18 puntos porcentuales, tuvieron lugar en Japón entre 1995 y 1998.

**Recuperaciones de las ventas en 1999 superiores al 50% en las economías en crisis asiáticas**

Como muestra el Cuadro 2.2, las recuperaciones de las ventas en 1999 rebasaron el 50% en todas las economías directamente implicadas en la crisis asiática (Corea del Sur, Malasia, Tailandia, Indonesia). Las ventas en China también crecieron fuertemente, a una tasa de 12,6%: el mejor resultado desde 1995. Por otro lado, Australia registró una disminución de 19%, en tanto que las ventas de Japón cayeron por tercer año consecutivo, aunque menos.

**Las perspectivas de las ventas regionales en Asia-Pacífico aún positivas**

De no haber una crisis económica mundial, se espera que las ventas de vehículos en Asia-Pacífico sigan creciendo en el período 2000-2002, aunque bastante menos que en 1999.

**Cuadro 2.3 Ventas de vehículos en Europa occidental**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
Alemania	3,574.6	3,745.5	3,792.1	4,036.2	4,112.7	3,658.1	3,606.0	3,757.6
Francia	2,288.3	2,510.1	2,068.2	2,342.1	2,577.5	3,243.5	3,196.6	3,105.9
España	1,019.8	1,113.7	1,256.5	1,471.0	1,752.8	1,855.1	1,855.1	1,765.9
Italia	1,879.2	1,885.1	2,569.5	2,544.2	2,545.5	2,420.3	2,337.2	2,437.9
Reino Unido	2,195.3	2,282.3	2,445.0	2,541.6	2,485.7	2,516.3	2,427.6	2,464.2
Países Bajos	512.6	557.5	574.7	657.9	728.5	699.0	654.8	675.0
Bélgica	404.7	445.5	453.3	515.2	562.3	559.4	514.3	524.7
Portugal	271.7	306.5	322.0	372.7	408.0	405.1	401.2	408.0
Austria	308.9	337.6	305.9	330.2	350.7	339.1	319.0	308.1
Suiza	288.1	292.8	292.3	322.0	343.5	329.7	314.9	319.3
Suecia	184.6	201.2	250.9	284.0	330.4	331.9	326.3	327.7
Grecia	131.0	150.2	179.0	197.1	285.6	325.4	294.8	292.9
Irlanda	103.3	134.4	159.8	177.1	212.8	269.0	270.7	262.3
Dinamarca	166.4	174.4	188.0	192.4	179.5	152.2	147.6	153.7
Finlandia	90.5	108.9	121.0	145.3	156.2	154.3	142.6	127.0
Noruega	128.5	161.8	161.9	151.5	134.1	136.4	135.5	136.0
Luxemburgo	30.9	28.9	30.2	34.9	44.0	44.1	38.8	40.4
<b>Variación de un año al otro (miles)</b>								
Alemania	104.5	171.0	46.6	244.1	76.4	-454.5	-52.2	151.6
Francia	-10.6	221.8	-441.9	273.9	235.4	666.0	-46.8	-90.7
España	-61.0	93.8	142.9	214.5	281.8	102.3	-	-89.2
Italia	90.3	5.9	684.5	-25.3	1.3	-125.2	-83.0	100.7
Reino Unido	56.3	87.0	162.6	96.6	-55.8	30.6	-88.8	36.7
Países Bajos	24.2	44.9	17.1	83.3	70.5	-29.4	-44.2	20.2
Bélgica	-22.8	40.8	7.8	61.9	47.1	-2.9	-45.1	10.4
Portugal	-63.5	34.8	15.5	50.7	35.3	-2.9	-3.9	6.8
Austria	6.5	28.8	-31.7	24.3	20.5	-11.5	-20.2	-10.8
Suiza	4.3	4.7	-0.5	29.7	21.5	-13.8	-14.8	4.4
Suecia	17.9	16.6	49.7	33.1	46.4	1.4	-5.5	1.4
Grecia	7.7	19.2	28.8	18.0	88.5	39.9	-30.6	-1.9
Irlanda	7.4	31.1	25.4	17.2	35.8	56.1	1.7	-8.4
Dinamarca	2.4	8.0	13.5	4.5	-12.9	-27.4	-4.6	6.2
Finlandia	17.6	18.4	12.1	24.3	11.0	-1.9	-11.7	-15.6
Noruega	13.2	33.3	0.1	-10.4	-17.4	2.3	-1.0	0.5
Luxemburgo	-1.0	-2.0	1.3	4.7	9.1	0.1	-5.3	1.6

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**En 2000 aumentarán las ventas en los principales mercados de vehículos**

En 2000, con la posible excepción de Nueva Zelanda, es probable que las ventas de vehículos aumenten en todos los países que figuran en el Cuadro 2.2. El mayor crecimiento se espera en Tailandia, Indonesia y Filipinas.

**En Japón se prevé una recuperación moderada**

Incluso en Japón y Taiwán se prevén recuperaciones de las ventas menores al 10%. Las mejores perspectivas de ventas de Japón reflejan indicios positivos en la economía japonesa, pero es demasiado pronto para decir si ha terminado realmente el decenio de estancamiento. No es probable que Japón se convierta en motor de crecimiento económico mundial en un futuro próximo.

**Las ventas chinas pueden seguir creciendo**

Si bien hay quienes predicen una disminución de las ventas en China en 2000, el fuerte crecimiento económico en el primer semestre del año indica que las ventas de vehículos probablemente sean tan buenas como en 1999.

Se espera que los años siguientes continúen las positivas tendencias regionales del año 2000.

### 2.3 Europa occidental

**1999 otro año récord de ventas en Europa occidental**

Europa occidental y América del Norte siguieron siendo los motores del crecimiento mundial en 1999 y hasta ahora en 2000. Tras un aumento de 1,1 millones de unidades en 1998, las ventas de vehículos en Europa occidental crecieron en otras 878.000 unidades en 1999, alcanzando por primera vez la marca de 17 millones. Las ventas en la región han establecido nuevos récords en cada uno de los tres últimos años.

**Cuadro 2.4 Variación porcentual en las ventas de vehículos en Europa occidental**

Países*	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001f	2002f
Alemania	3.0	4.8	1.2	6.4	1.9	-11.1	-1.4	4.2
Francia	-0.5	9.7	-17.6	13.2	10.0	25.8	-1.4	-2.8
España	-5.6	9.2	12.8	17.1	19.2	5.8	-	-4.8
Italia	5.0	0.3	36.3	-1.0	0.0	-4.9	-3.4	4.3
Reino Unido	2.6	4.0	7.1	4.0	-2.2	1.2	-3.5	1.5
Países Bajos	4.9	8.8	3.1	14.5	10.7	-4.0	-6.3	3.1
Bélgica	-5.3	10.1	1.7	13.7	9.1	-0.5	-8.1	2.0
Portugal	-18.9	12.8	5.1	15.7	9.5	-0.7	-1.0	1.7
Austria	2.1	9.3	-9.4	7.9	6.2	-3.3	-5.9	-3.4
Suiza	1.5	1.6	-0.2	10.2	6.7	-4.0	-4.5	1.4
Suecia	10.7	9.0	24.7	13.2	16.3	0.4	-1.7	0.4
Grecia	6.3	14.6	19.2	10.1	44.9	14.0	-9.4	-0.7
Irlanda	7.7	30.1	18.9	10.8	20.2	26.4	0.6	-3.1
Dinamarca	1.5	4.8	7.8	2.4	-6.7	-15.2	-3.0	4.2
Finlandia	24.1	20.4	11.1	20.1	7.6	-1.2	-7.6	-10.9
Noruega	11.5	25.9	0.1	-6.4	-11.5	1.7	-0.7	0.4
Luxemburgo	-3.0	-6.5	4.4	15.7	26.1	0.2	-12.0	4.1

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**Francia, España y la mayoría de los mercados más pequeños impulsan el crecimiento**

Todos los mercados, con excepción de Noruega, Dinamarca y el Reino Unido, crecieron en 1999 (véanse los Cuadros 2.3 y 2.4). Quienes más contribuyeron a los fuertes resultados de 1999 en la región fueron Francia y España, con ventas de 235.400 y 281.800 unidades respectivamente.

En términos de crecimiento de ventas, los mercados más pequeños superaron a los mayores. Las ventas en Grecia crecieron casi un 45%, en tanto que en Irlanda y en Suecia fueron de 20,2% y 16,3% respectivamente (véase el Cuadro 2.4).

Entre los principales mercados, los peores resultados correspondieron a Alemania con un aumento de las ventas de 1,9%, y a Italia, con ventas similares.

## 2.4 ALCAN (Estados Unidos, Canadá y México)

**Las ventas de vehículos han establecido récords todos los años desde 1997**

En 1999, las ventas regionales de vehículos tuvieron una subida sorprendente de 1,6 millones de unidades (9%), alcanzando un nuevo récord de 19,7 millones. Tan sólo Estados Unidos contribuyó con 1,5 millones al aumento regional, pues las ventas en este enorme mercado crecieron un 9,1%, triplicando casi el crecimiento de las ventas de 1998.

Las ventas canadienses aumentaron en 1999 en 111.000 unidades (8%), después de declinar ligeramente en 1998. México registró un aumento de 5,6% en 1999, después del tórrido 32,5% del año anterior.

**Cuadro 2.5 Ventas de vehículos en Estados Unidos, Canadá y México (ALCAN)**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
EE. UU.	15,172	15,498	15,537	16,027	17,480	18,354	17,986	17,719
Canadá	1,138	1,180	1,394	1,390	1,501	1,596	1,641	1,646
México	187	334	486	643	680	839	934	988
<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>								
EE. UU.	-244.3	326.0	38.6	490.4	1,452.5	874.0	-367.7	-267.1
Canadá	-94.2	41.7	214.5	-4.3	111.2	94.9	44.6	5.4
México	-436.9	147.3	151.8	157.6	36.3	159.1	95.5	54.0
<b>Variaciones porcentuales de un año a otro</b>								
EE. UU.	-1.6	2.1	0.2	3.2	9.1	5.0	-2.0	-1.5
Canadá	-7.6	3.7	18.2	-0.3	8.0	6.3	2.8	0.3
México	-70.1	79.0	45.4	32.5	5.6	23.4	11.4	5.8

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**En 2000 continuarán creciendo las ventas regionales**

Sobre la base de 6 meses de datos, parece que las tendencias positivas observadas en 1999 continuarán en 2000. Sin embargo, el crecimiento probablemente sea menor en Estados Unidos y Canadá. Pero en México, el menor de los tres mercados, parece que rebasarán el 20%.

**2000 y después, perspectivas menos positivas** Las perspectivas para 2000 son menos positivas. Sobre la base de seis meses de datos en 2000, se espera que las ventas regionales no crezcan más de 1,5%, y en los años siguientes pueden incluso bajar. Las ventas españolas y, en particular, las francesas seguirán subiendo, pero se espera que Italia y, especialmente, Alemania registren importantes descensos. En los mercados más pequeños, al parecer sólo mantendrán la tendencia ascendente Irlanda y Grecia.

Después de 2000, el panorama es cada vez más problemático. Según nuestras previsiones, el descenso de las ventas observado a mediados de 2000 persistirá. Se espera que en España las ventas sean inferiores en 2000 a las del año anterior, y no es probable que las francesas puedan seguir en el ritmo de comienzos de 2000. Las ventas británicas no son buenas desde 1999. Se prevé un descenso de las ventas regionales de vehículos después de 2000.

**Después de 2000, la contracción parece inevitable** La economía estadounidense parece lentificarse. Los optimistas esperan un “aterrizaje suave”, y puede muy bien ser así. Sin embargo, cualquier recesión o contracción en Estados Unidos tendrá forzosamente repercusiones en las economías estrechamente integradas de sus vecinos. Por lo tanto, probablemente hubiera menos demanda de vehículos en toda la región.

## 2.5 América del Sur

**Las consecuencias de la gripe asiática causan profundas disminuciones en el mercado de vehículos sudamericano** Después de establecer un nuevo récord en 1997, las ventas sudamericanas de vehículos disminuyeron casi un 17% en 1998. La economía brasileña cogió la gripe asiática a finales de 1997, y el año siguiente las ventas de vehículos sufrieron todos los efectos.

En 1999 no se alivió la situación, pues las ventas regionales de vehículos disminuyeron en más de medio millón de unidades (-23%). Esto se debió a los resultados de otros mercados que se unieron a la recesión de Brasil; las ventas argentinas y venezolanas cayeron un 16,5% y un 44,4%, respectivamente.

**Cuadro 2.6 Ventas de vehículos en los principales mercados sudamericanos**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	<b>Unidades en miles</b>							
Brasil	1,470.9	1,730.5	1,878.9	1,495.9	1,227.3	1,419.5	1,666.4	1,972.5
Argentina	328.0	376.1	426.3	455.4	380.1	391.8	430.9	484.3
Venezuela	88.9	66.9	177.9	175.8	97.8	106.4	119.6	136.1
	<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>							
Brasil	71.0	259.6	148.4	-383.0	-268.6	192.2	247.0	306.1
Argentina	-180.2	48.2	50.2	29.0	-75.2	11.7	39.1	53.4
Venezuela	23.0	-21.9	110.9	-2.1	-78.0	8.6	13.2	16.5
	<b>Variaciones porcentuales de un año a otro</b>							
Brasil	5.1	17.6	8.6	-20.4	-18.0	15.7	17.4	18.4
Argentina	-35.5	14.7	13.3	6.8	-16.5	3.1	10.0	12.4
Venezuela	34.9	-24.7	165.7	-1.2	-44.4	8.8	12.4	13.8

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**Recuperación prevista en 2000** Los previsores esperan alguna recuperación en 2000 y después. Se prevé que sobre todo el mercado brasileño dominante crezca fuertemente, con aumentos superiores al 10% hasta 2002.

## 2.6 Europa del este

**En 1999, las ventas de vehículos en Europa del este se recuperaron del descenso de 1998** En 1999, las ventas regionales de vehículos estimadas en 2,3 millones superaron en casi 19.000 unidades el récord alcanzado dos años antes. El estancamiento de 1998 en Rusia y la disminución de 6.3% en Chequia contribuyeron a una disminución de 3,3% en la región. La recuperación de 1999 se debe a los fuertes aumentos de las ventas en Polonia y Hungría, pero las rusas no mejoraron. Aunque, debido a lo incompleto de los datos, la previsión es más incierta en esta región que en otras, en 2000 y años siguientes se espera algún crecimiento de las ventas.

**Cuadro 2.7 Ventas de vehículos en los principales mercados de Europa del este**

Países *	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
Rusia	939.0	946.6	1,027.1	1,034.6	1,034.0	1,083.1	1,142.3	1,250.0
Polonia	297.0	425.4	533.3	571.8	705.2	687.7	700.7	744.2
Rep. Checa	140.2	215.8	210.4	197.2	na	na	na	na
Hungría	82.2	87.8	98.5	131.8	156.9	177.9	188.9	197.4
Rep. Eslovaca	29.3	80.8	69.6	76.9	na	na	na	na
Eslovenia	65.6	64.3	65.3	72.3	65.0	77.4	na	na
<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>								
Rusia	-62.6	7.6	80.5	7.5	-0.6	49.1	59.2	107.6
Polonia	22.8	128.4	107.9	38.5	133.4	-17.4	12.9	43.5
Rep. Checa	30.4	75.6	-5.4	-13.2	na	na	na	na
Hungría	-21.2	5.6	10.7	33.2	25.1	21.1	10.9	8.5
Rep. Eslovaca	8.1	51.5	-11.3	7.4	na	na	na	na
Eslovenia	16.0	-1.2	0.9	7.0	-7.3	12.4	na	na
<b>Variaciones porcentuales de un año a otro</b>								
Rusia	-6.3	0.8	8.5	0.7	-0.1	4.7	5.5	9.4
Polonia	8.3	43.2	25.4	7.2	23.3	-2.5	1.9	6.2
Rep. Checa	27.7	53.9	-2.5	-6.3	na	na	na	na
Hungría	-20.5	6.8	12.2	33.7	19.0	13.5	6.1	4.5
Rep. Eslovaca	38.1	175.8	-13.9	10.6	na	na	na	na
Eslovenia	32.2	-1.8	1.4	10.7	-10.0	19.1	na	na

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de ventas totales de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM



## 3. Producción de vehículos: Situación actual y perspectivas

### 3.1 Producción, empleo y comercio

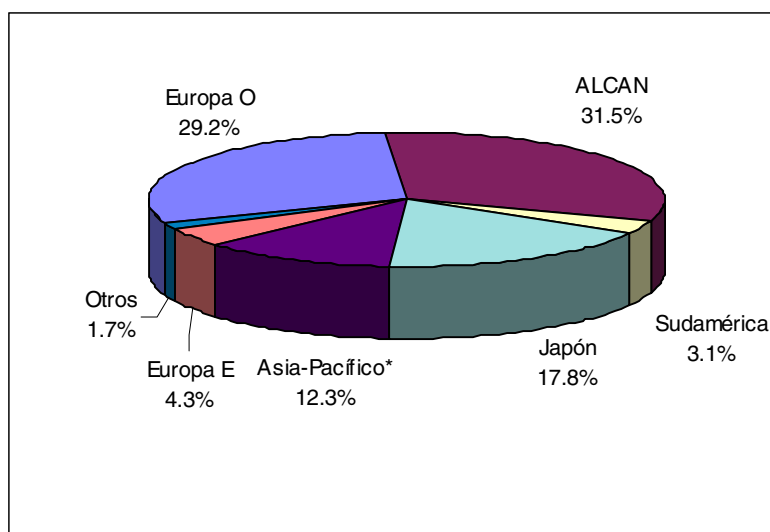
**Las tendencias de producción influyen fuertemente en el empleo**

Para los metalúrgicos en los países productores de vehículos, la producción<sup>9</sup> tiene gran interés debido a su vinculación directa con el empleo. La distribución de vehículos y los servicios es también, naturalmente, una importante fuente de empleo, sobre todo ahora que las compañías intervienen cada vez más en la financiación y en otros servicios vinculados a la industria del automóvil.

**Figura 3.1 Partes regionales en la producción mundial de vehículos, 1999**

\* excluido Japón; incluida Oceanía

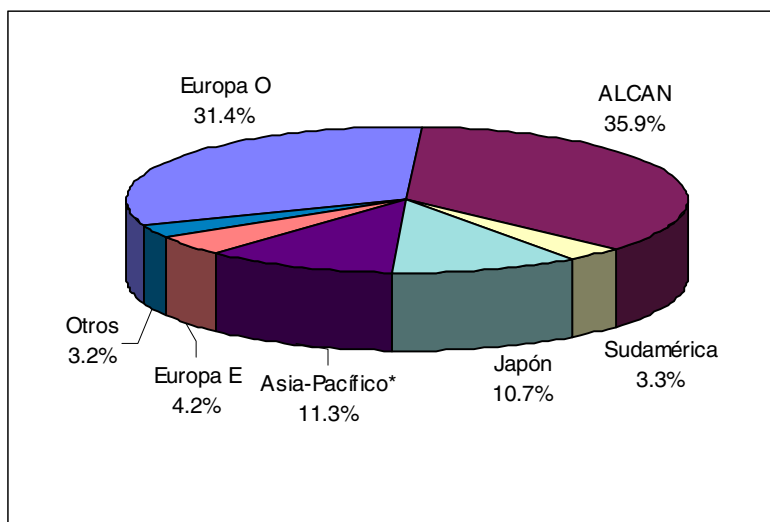
Fuente: EIU, previsión de la FITIM



**Figura 3.2 Partes regionales en las ventas mundiales de vehículos, 1999**

\* excluido Japón; incluida Oceanía

Fuente: EIU, previsión de la FITIM



Sin embargo, las esferas que “preceden” a la distribución -- incluidos la producción de materias primas y partes de componentes, diseño y desarrollo, y el propio montaje de vehículos -- siguen representando

<sup>9</sup> Lamentablemente, las estadísticas de producción son problemáticas. Para muchos países se actualizan más lentamente que los datos de las ventas; las cifras del año completo más reciente están sujetas a revisión, y pueden ser estimaciones basadas en datos de parte del año. Además, pueden ser objeto de doble cómputo (véase el Anexo: *Nota sobre los datos*).

la parte del león en el empleo debido al sector de la automoción. Y, como los mercados de vehículos continúan siendo fundamentalmente regionales y no mundiales (a pesar de un significativo comercio mundial de vehículos, véase más abajo) gran parte de la actividad anterior a la distribución se encuentra en las regiones y países donde se producen vehículos.

**La externalización de componentes es una cuestión crítica**

En efecto, la cuestión de qué cantidad de un vehículo se “externaliza” en el país con una o varias plantas de montaje es una importante cuestión para los trabajadores, porque las plantas de montaje sólo representan una parte relativamente pequeña de la cadena del valor añadido.

**Cuadro 3.1 Producción mundial de vehículos por regiones**

	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
Europa Occidental	14,930	15,192	15,916	16,332	16,273	16,886	16,924	17,028
ALCAN	15,264	15,392	15,786	15,801	17,538	18,524	18,402	18,230
Sudamérica	1,921	2,148	2,590	2,195	1,735	2,158	2,425	2,876
Japón	10,197	10,346	10,976	10,050	9,895	10,572	10,650	10,476
Asia-Pacífico**	6,317	7,121	6,476	5,481	6,870	7,498	8,015	8,453
Europa Oriental	2,014	2,078	2,368	2,453	2,412	2,549	2,633	2,782
Resto del Mundo	829	873	891	912	937	958	1,000	1,000
<b>Total mundial</b>	<b>48,985</b>	<b>51,366</b>	<b>53,153</b>	<b>51,374</b>	<b>53,810</b>	<b>57,295</b>	<b>58,199</b>	<b>58,997</b>
<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>								
Europa Occidental	648	262	724	416	-59	613	38	105
ALCAN	-491	128	394	15	1,737	986	-123	-171
Sudamérica	-69	227	442	-395	-460	423	267	451
Japón	-357	149	630	-926	-155	677	78	-174
Asia-Pacífico**	852	804	-645	-995	1,389	628	517	438
Europa Oriental	94	64	290	85	-41	137	84	149
Resto del Mundo	99	44	18	21	25	21	42	0
<b>Total mundial</b>	<b>547</b>	<b>2,381</b>	<b>1,787</b>	<b>-1,779</b>	<b>2,436</b>	<b>3,485</b>	<b>904</b>	<b>798</b>
<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>								
Europa Occidental	4.5	1.8	4.8	2.6	-0.4	3.8	0.2	0.6
ALCAN	-3.1	0.8	2.6	0.1	11.0	5.6	-0.7	-0.9
Sudamérica	-3.5	11.8	20.6	-15.3	-21.0	24.4	12.4	18.6
Japón	-3.4	1.5	6.1	-8.4	-1.5	6.8	0.7	-1.6
Asia-Pacífico**	15.6	12.7	-9.1	-15.4	25.3	9.1	6.9	5.5
Europa Oriental	4.9	3.2	14.0	3.6	-1.7	5.7	3.3	5.7
Resto del Mundo	13.6	5.3	2.1	2.4	2.7	2.2	4.4	0.0
<b>Total mundial</b>	<b>1.1</b>	<b>4.9</b>	<b>3.5</b>	<b>-3.3</b>	<b>4.7</b>	<b>6.5</b>	<b>1.6</b>	<b>1.4</b>

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\*incluye algunas estimaciones

\*\* excluye Japón; incluye Australia y Nueva Zelanda

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**La reubicación de la producción supone desplazamiento de trabajadores**

Tampoco el carácter regional de la producción impide problemas de empleo debido a la reubicación de la producción, cada vez más común. En las decisiones de los fabricantes sobre las ubicaciones de las plantas y la externalización influyen varios factores "nacionales", como tipos de cambio, incentivos a la inversión, reglamentación oficial y sueldos relativos. En resumen, siempre que se transfiera producción, dentro del país o de una región, se desplazan

trabajadores. En consecuencia, la asistencia para el ajuste de los trabajadores afectados es un aspecto cada vez más importante de la política pública..

**Importantes desequilibrios en las ventas y la producción**

A nivel mundial, las ventas y la producción se mantienen bastante equilibradas porque los fabricantes están atentos a la evolución del mercado y ajustan la producción para frenar las existencias de vehículos. Pero, a causa de la regionalización económica y de la globalización, hay importantes desequilibrios en las ventas y la producción entre ciertas regiones.

Como ya se ha dicho (y tratado con mucha mayor amplitud en Auto 98-99) el comercio mundial de vehículos y componentes es muy importante. Aunque el análisis presentado aquí abarca los años 1991 a 1996, los datos de años más recientes (véanse las Figuras 2.1 y 2.3) confirman las mencionadas tendencias.

**Japón y Corea del Sur siguen siendo exportadores netos, y Estados Unidos, el consumidor de último recurso**

En 1999,

- Asia-Pacífico y Japón representaban juntos casi un tercio (30,2%) de la producción mundial, pero sólo algo más de un quinto (22,6%) de las ventas totales.
- La región del ALCAN, por otro lado, consumía casi el 35,9% de los vehículos mundiales, en tanto que producía sólo el 31,1%.

Pero esta descripción general oscurece la amplitud del desequilibrio. En efecto, los principales exportadores netos mundiales de vehículos son Japón y Corea del Sur, mientras en la región del ALCAN sólo Estados Unidos es importador neto.

### 3.2 Visión general de la producción de vehículos

**En 1999 se estableció un nuevo récord de producción mundial**

Las cifras de producción de que se dispone para 1999 deben considerarse provisionales. Pero revelan que la producción mundial de vehículos se recuperó fuertemente en 1999 tras el fuerte descenso que sufrió como resultado de la crisis asiática y el continuo estancamiento económico en Japón. La producción mundial creció un 4,7% (2,4 millones de unidades), para alcanzar un nuevo récord de 53,8 millones de unidades.

**Auges de producción en las regiones del ALCAN y de Asia-Pacífico, pero descensos en América del Sur**

Los avances de 1999 se debieron a fuertes aumentos de producción en las regiones del ALCAN y de Asia-Pacífico, donde la producción creció 1,7 millones de unidades (11%) y 1,4 millones (25,3%) respectivamente. Esos aumentos compensaron con creces la fuerte caída de la producción en América del Sur (-21%). La producción se estancó en Europa occidental, mientras Japón y Europa del este perdieron entre el 1 y el 2%.

**La crisis asiática produjo el mayor descenso de la producción desde 1991**

En 1998, la producción mundial de vehículos declinó en 1,8 millones de unidades, o 3,3%, como resultado de la crisis asiática y sus repercusiones mundiales. La crisis causó el mayor descenso desde 1991, cuando a causa del hundimiento de la producción en las economías en transición y de la recesión en Estados Unidos y Europa occidental la producción cayó un 3,5%. En unidades, el descenso de 1998 fue algo mayor que el anterior.

**La fuerte demanda en Europa y en Estados Unidos y la recuperación de la crisis en Asia impulsan el auge de la producción**

Los principales factores del crecimiento de la producción en 1999 fueron la fuerte demanda de vehículos en las economías en crisis que se recuperaban, Europa occidental y América del Norte. Esta última ofrece oportunidades de exportación a los productores de Asia-Pacífico, lo mismo que Japón, donde la producción declina más rápidamente que las ventas.

**La producción en 2000 crecerá tanto como un año antes; el crecimiento a largo plazo es positivo, pero más débil**

En cuanto a las perspectivas de las ventas, las tendencias de producción son favorables para el año 2000, con un crecimiento previsto superior a los niveles de 1999. La mayor contribución de unidades procederá una vez más de América del Norte (alrededor de 1 millón), pero se espera que el mayor aumento en porcentaje (24,4%) se dé en América del Sur. La producción deberá crecer en todas las regiones del mundo. Después de 2000 -- salvo recesión mundial -- la producción deberá seguir aumentando, pero mucho menos que en el período 1999-2000.

### 3.3 Asia-Pacífico y Japón

**Recuperación de la producción en Asia-Pacífico en 1999**

Como ya se ha dicho, las ventas y la producción se recuperaron fuertemente en las economías en crisis asiáticas en 1999. La región en su conjunto (excluido Japón) contribuyeron con 1,4 millones de unidades más a la producción mundial en 1999, con lo que la producción regional pasó a 6,9 millones de unidades. La producción puede superar el récord de 7,1 millones de unidades de 1996 (último año completo antes de la crisis). Indudablemente, esto refleja en parte que la crisis se debió en gran medida al pánico de los especuladores, y tenía poca relación con los fundamentos económicos. También procede señalar que, si bien las economías en crisis se recuperan, no ocurre lo mismo con los sueldos y los niveles de vida de los trabajadores.

**La producción japonesa, inferior a 10 millones de unidades por primera vez en 20 años**

Tras un descenso de 926.000 unidades en 1998, en Japón disminuyó de nuevo la producción en 154.000 unidades en 1999, con lo que era inferior a 10 millones por primera vez en 20 años. Desde el récord de 13,5 millones de unidades en 1990 Japón ha perdido un 27%.

**La producción de vehículos en Corea alcanza un nuevo récord en 1999**

La mayor contribución a la reactivación de Asia-Pacífico en 1999 se debió a Corea del Sur, donde la producción aumentó en 892.000 unidades (45,7%), compensando con creces la disminución de 867.000 unidades de un año antes. La producción creció en 1997, pero a menor ritmo, debido a la crisis.

**Recuperaciones de producción en todas las economías en crisis, excepto Indonesia**

La producción malasia y tailandesa se disparó en 1999, con aumentos de 91,7% (141.000 unidades) y 60,7% (95.900 unidades), respectivamente. De los países afectados directamente por la crisis asiática, Indonesia es el único donde ha disminuido de nuevo la producción de vehículos (-19,2%) en 1999. Ya había caído un 86,3% el año anterior. Los constantes desórdenes políticos en Indonesia repercuten en la industria de la automoción.

En cuanto a Filipinas, en 1999 disminuyó por tercer año consecutivo, con tan sólo 60.000 unidades frente a las 140.000 de 1996, una pérdida de 73%.

### Aumentos de la producción en China y la India en 1999

La producción de vehículos aumentó en China y en la India, los dos principales países productores de la región, que no resultaron directamente afectados por la crisis. La producción de China se aceleró en 1999 a un 12,4%, contribuyendo con 202.000 unidades al total regional. La India registró un fuerte aumento de 175.500 unidades (28%).

**Cuadro 3.2 Producción de vehículos en Japón y Asia-Pacífico**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	<b>Unidades en miles</b>							
Japón	10,197.4	10,345.8	10,975.7	10,049.7	9,895.5	10,436.2	10,513.3	10,341.9
Corea S.	2,526.4	2,812.7	2,818.3	1,951.5	2,843.1	2,929.0	3,020.2	3,111.7
China	1,434.8	1,456.2	1,558.0	1,627.7	1,830.3	2,024.7	2,199.3	2,345.2
India	629.2	762.1	746.2	627.8	803.3	950.0	1,010.0	1,070.0
Tailandia	533.2	506.4	366.6	158.1	254.0	367.0	460.0	593.3
Malasia	304.3	370.8	409.0	153.5	294.3	363.8	399.2	423.0
Australia	329.1	342.9	328.0	374.7	337.0	328.0	374.7	340.0
Taiwán	406.5	366.2	382.6	410.1	388.0	393.0	370.0	345.0
Indonesia	379.3	322.5	361.4	49.5	40.0	78.0	105.0	140.0
Filipinas	107.0	140.0	122.1	78.8	59.5	70.8	86.0	98.6
	<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>							
Japón	-356.7	148.4	629.9	-926.0	-154.2	540.7	77.1	-171.4
Corea S.	214.7	286.3	5.6	-866.8	891.6	85.9	91.3	91.5
China	81.4	21.4	101.8	69.7	202.6	194.3	174.6	145.9
India	90.5	132.9	-16.0	-118.3	175.5	146.7	60.0	60.0
Tailandia	84.9	-26.8	-139.8	-208.5	95.9	113.0	93.0	133.3
Malasia	82.0	66.5	38.2	-255.5	140.8	69.5	35.4	23.8
Australia	-8.8	13.8	-14.9	46.7	-37.7	-9.0	46.7	-34.7
Taiwán	-16.8	-40.3	16.4	27.5	-22.1	5.0	-23.0	-25.0
Indonesia	55.1	-56.8	38.9	-311.9	-9.5	38.0	27.0	35.0
Filipinas	24.8	33.0	-17.9	-43.3	-19.3	11.3	15.2	12.6
	<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>							
Japón	-3.4	1.5	6.1	-8.4	-1.5	5.5	0.7	-1.6
Corea S.	9.3	11.3	0.2	-30.8	45.7	3.0	3.1	3.0
China	6.0	1.5	7.0	4.5	12.4	10.6	8.6	6.6
India	16.8	21.1	-2.1	-15.9	28.0	18.3	6.3	5.9
Tailandia	18.9	-5.0	-27.6	-56.9	60.7	44.5	25.3	29.0
Malasia	36.9	21.9	10.3	-62.5	91.7	23.6	9.7	6.0
Australia	-2.6	4.2	-4.4	14.2	-10.1	-2.7	14.2	-9.3
Taiwán	-4.0	-9.9	4.5	7.2	-5.4	1.3	-5.9	-6.8
Indonesia	17.0	-15.0	12.1	-86.3	-19.2	95.0	34.6	33.3
Filipinas	30.2	30.8	-12.8	-35.5	-24.5	19.0	21.5	14.7

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

### 3.4 ALCAN

**En 1999 hubo nuevos récords en la producción de vehículos en los tres países de la región del ALCAN**

Aunque la región de Asia-Pacífico fue la que más creció en 1999, el mayor aumento en la producción de unidades se registró en la región del ALCAN, con más de 1,7 millones, lo que representa un incremento de 11% y una producción regional de 17,5 millones de unidades.

Estados Unidos (El mayor productor de la región del ALCAN) experimentó un pequeño descenso de la producción en 1998, pero un

aumento de 1,1 millones (9,4%) en 1999, alcanzando un récord de 13,1 millones de unidades. Y lo mismo ocurrió en Canadá, donde con un aumento de la producción de 18% se superaron los 3 millones de unidades. México, con un incremento de 4,7% en 1999 casi alcanzó el nivel de 1,5 millones de unidades, un récord en México.

**Cuadro 3.3 Producción de vehículos en Estados Unidos, Canadá y México**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	<b>Unidades en miles</b>							
EE. UU.	11,991.5	11,832.6	12,114.4	11,935.4	13,055.5	13,465.1	13,195.8	12,948.9
Canadá	2,403.1	2,394.0	2,568.9	2,532.8	3,006.5	3,075.4	3,017.5	3,014.6
México	935.0	1,219.3	1,323.2	1,417.8	1,476.4	1,746.1	1,952.1	2,033.0
	<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>							
EE. UU.	-379.7	-158.9	281.8	-179.0	1,120.1	409.6	-269.3	-246.9
Canadá	99.8	-9.1	174.9	-36.1	473.7	68.9	-57.8	-3.0
México	-187.2	284.3	103.9	94.7	58.5	269.7	206.0	80.9
	<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>							
EE. UU.	-3.1	-1.3	2.4	-1.5	9.4	3.1	-2.0	-1.9
Canadá	4.3	-0.4	7.3	-1.4	18.7	2.3	-1.9	-0.1
México	-16.7	30.4	8.5	7.2	4.1	18.3	11.8	4.1

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

### El crecimiento de la producción mexicana será más rápido en 2000

Al parecer, estas positivas tendencias continuarán en 2000, pero México, con un crecimiento de la producción previsto de 18%, probablemente sea el país que más crezca. Representaría el quinto año consecutivo de aumento en México, alcanzando la producción 1,7 millones de unidades, frente a menos de 1 millón en 1995. El crecimiento de la producción en Estados Unidos y Canadá será inferior, entre 2 y 3%.

### Con el tratado de libre comercio aumentan las exportaciones mexicanas

El tratado de libre comercio ha impulsado fuertemente la producción para exportar al Norte. En 1994, es decir, antes del ALCAN, las exportaciones mexicanas netas totalizaban 499.000 unidades, y en 2000 se esperan que lleguen a 900.000 unidades, lo que representaría un aumento de 80%.

## 3.5 Europa occidental

### La producción en Europa occidental crece por sexto año consecutivo

Según se ha indicado, los datos de producción son más problemáticos que las cifras de ventas o matriculaciones, y los disponibles de 1999 están sujetos a revisión. No surgen tendencias claras para Europa occidental. Aunque la producción de automóviles aparentemente ha crecido, la de vehículos comerciales ha declinado, disminuyendo la producción regional total a menos del récord de 16,3 millones de unidades de 1998.

El panorama de los distintos países era desigual, mostrando Francia, Italia, Suecia y Países Bajos mejoras y los demás países estancamiento o disminución.

**Cuadro 3.4 Producción de vehículos en Europa occidental**

Países*	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Unidades en miles</b>								
<b>Alemania</b>	4,667.4	4,842.9	5,022.9	5,726.8	5,687.6	5,489.7	5,341.9	5,466.6
<b>Francia</b>	2,178.0	2,390.6	2,571.1	2,944.6	3,035.7	3,279.1	3,344.7	3,280.6
<b>España</b>	2,333.8	2,412.3	2,562.1	2,826.0	2,679.3	2,840.4	2,938.0	2,966.8
<b>Reino Unido</b>	1,765.1	1,924.4	1,935.7	1,975.7	1,972.5	2,019.6	1,983.1	1,943.5
<b>Italia</b>	1,667.3	1,545.4	1,816.5	1,668.5	1,701.1	1,723.5	1,701.6	1,673.5
<b>Bélgica</b>	1,272.5	1,234.0	1,101.3	1,065.2	1,016.4	1,107.1	1,183.0	1,237.5
<b>Suecia</b>	490.1	463.2	502.5	482.8	493.7	486.4	527.5	532.8
<b>Portugal</b>	158.9	233.1	267.2	271.0	na	na	na	na
<b>Países Bajos</b>	117.7	163.1	217.7	263.0	284.0	274.8	239.2	267.8
<b>Austria</b>	68.4	106.1	108.0	103.2	na	na	na	na
<b>Filandia</b>	22.0	29.0	34.1	31.6	na	na	na	na
<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>								
<b>Alemania</b>	311.2	175.6	180.0	703.9	-39.2	-197.9	-147.8	124.7
<b>Francia</b>	na	212.6	180.5	373.4	91.2	243.4	65.6	-64.1
<b>España</b>	191.5	78.5	149.8	264.0	-146.8	161.2	97.5	28.8
<b>Reino Unido</b>	70.4	159.4	11.2	40.0	-3.2	47.1	-36.4	-39.7
<b>Italia</b>	135.2	-121.9	271.1	-148.1	32.7	22.4	-21.9	-28.1
<b>Bélgica</b>	-19.3	-38.6	-132.7	-36.2	-48.7	90.6	75.9	54.5
<b>Suecia</b>	55.1	-27.0	39.3	-19.7	10.9	-7.3	41.2	5.3
<b>Portugal</b>	33.7	74.2	34.0	3.9	na	na	na	na
<b>Países Bajos</b>	13.9	45.4	54.5	45.3	21.0	-9.2	-35.6	28.7
<b>Austria</b>	15.8	37.7	1.9	-4.8	na	na	na	na
<b>Filandia</b>	3.6	7.0	5.1	-2.5	na	na	na	na

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**Cuadro 3.5 Variación porcentual en la producción de vehículos de Europa Occ.**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
<b>Alemania</b>	7.1	3.8	3.7	14.0	-0.7	-3.5	-2.7	2.3
<b>Francia</b>	na	9.8	7.6	14.5	3.1	8.0	2.0	-1.9
<b>España</b>	8.9	3.4	6.2	10.3	-5.2	6.0	3.4	1.0
<b>Reino Unido</b>	4.2	9.0	0.6	2.1	-0.2	2.4	-1.8	-2.0
<b>Italia</b>	8.8	-7.3	17.5	-8.2	2.0	1.3	-1.3	-1.7
<b>Bélgica</b>	-1.5	-3.0	-10.8	-3.3	-4.6	8.9	6.9	4.6
<b>Suecia</b>	12.7	-5.5	8.5	-3.9	2.3	-1.5	8.5	1.0
<b>Portugal</b>	26.9	46.7	14.6	1.4	na	na	na	na
<b>Países Bajos</b>	13.4	38.6	33.4	20.8	8.0	-3.3	-13.0	12.0
<b>Austria</b>	30.0	55.2	1.8	-4.4	na	na	na	na
<b>Filandia</b>	19.4	32.0	17.5	-7.4	na	na	na	na

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

### 3.6 América del Sur

**En 1998-99 la producción bajó más del 35%** Los mercados sudamericanos afectados por la crisis asiática en 1998 sufrieron una pérdida de producción de 15,3%, y otra de 21% en 1999. En los dos años, la producción declinó en 855.000 unidades, situándose en 1,7 millones, el nivel más bajo desde 1993.

**Cuadro 3.6 Producción de vehículos en los principales países sudamericanos**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	<b>Unidades en miles</b>							
<b>Brasil</b>	1,634.3	1,804.3	2,067.5	1,585.6	1,343.6	1,612.4	1,816.2	2,189.2
<b>Argentina</b>	285.4	313.2	446.3	458.0	304.9	419.6	465.0	522.6
<b>Venezuela</b>	96.4	71.2	152.9	135.7	78.6	88.3	100.1	111.9
	<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>							
<b>Brasil</b>	52.9	170.0	263.1	-481.8	-242.0	268.7	203.8	373.0
<b>Argentina</b>	-123.3	27.7	133.2	11.7	-153.0	114.7	45.4	57.5
<b>Venezuela</b>	24.5	-25.2	81.7	-17.2	-57.1	9.7	11.8	11.8
	<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>							
<b>Brasil</b>	3.3	10.4	14.6	-23.3	-15.3	20.0	12.6	20.5
<b>Argentina</b>	-30.2	9.7	42.5	2.6	-33.4	37.6	10.8	12.4
<b>Venezuela</b>	34.0	-26.1	114.7	-11.2	-42.1	12.3	13.4	11.8

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

**Disminución en todos los principales productores** Los tres países que se muestran en el cuadro 3.6 representan prácticamente toda la producción sudamericana.<sup>10</sup> Si bien Argentina mantuvo un crecimiento de 2,6% en 1998, los tres principales países productores registraron disminuciones de 10% como mínimo en 1999.

**Perspectivas positivas para 2000 y años siguientes** Las perspectivas para 2000 y años siguientes son considerablemente mejores. Sobre la base de las cifras de los primeros meses de 2000 se espera que la producción sudamericana aumente casi el 25%. Las perspectivas siguen siendo positivas a largo plazo, aunque probablemente el crecimiento sea menor. Se espera que esa tendencia positiva se dé en los tres países que se muestran en el Cuadro 3.6.

### 3.7 Europa del este

**La producción regional en 1999 marginalmente inferior, pero mejoras en los mayores productores** El Cuadro 3.1 muestra que la producción de vehículos en Europa del este disminuyó ligeramente en 1999, pero esto encubre tendencias muy contradictorias. Los principales productores, Rusia y Polonia, aumentaron su producción en 42.000 y 89.500 unidades, respectivamente, y la producción de automóviles creció en todos los países mostrados en la Figura 3.3, salvo en la República Checa y en Eslovenia (tercer y cuarto principales productores). Esto indica que

<sup>10</sup> En la mayoría de los demás países de la región, la producción se limita al montaje de conjuntos, que se cuenta normalmente como producción en el país donde se producen los componentes en lugar de donde se realiza el montaje final.

la disminución de la producción de camiones (véase más abajo) y en los países no indicados en el Cuadro 3.7, como Rumania, fueron las causas de la menor producción regional.

**Fuerte disminución de la producción de camiones tras el hundimiento comunista**

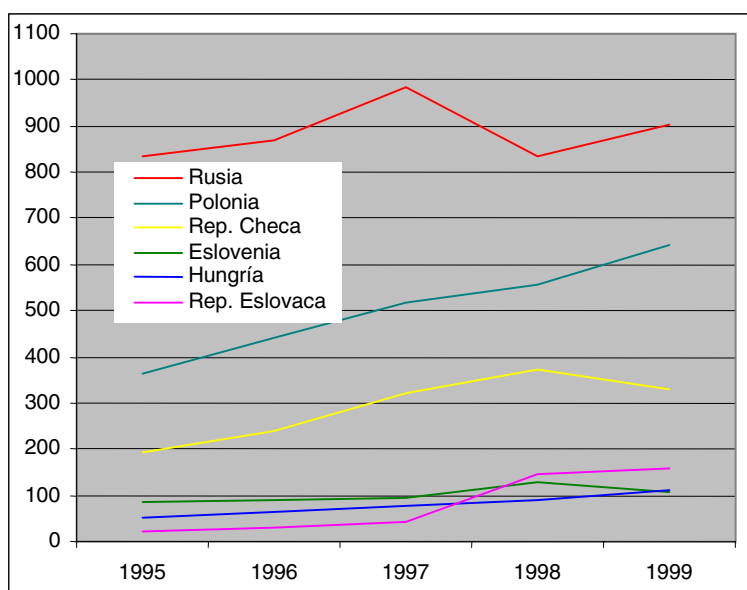
En efecto, la producción de camiones fue una de las principales víctimas del hundimiento del bloque soviético. Rusia, por ejemplo, produjo 772.000 camiones en 1990, y tan sólo 164.000 en 1999 (véase el Anexo 6.2). En todos los demás países con respecto a los cuales disponemos de datos, salvo Polonia, disminuyó la producción de vehículos comerciales, y en el mejor de los casos sólo se han recuperado parcialmente. En Eslovenia, Hungría y la República Eslovaca aparentemente desaparece la producción de camiones.

**Crece la producción de automóviles desde mediados del decenio de 1990**

El panorama es totalmente distinto para la producción de automóviles (véase la Figura 3.3). En Rusia y en Polonia la producción disminuyó fuertemente a comienzos del decenio de 1990, y se estancó en la República Checa y en Eslovenia. Pero ya en 1994 hubo recuperaciones en todos los países considerados. A finales del decenio de 1990 la producción aumentó en todos los países indicados, salvo Rusia, donde se recupera, pero con interrupciones (1998), y probablemente no alcance los niveles de la era comunista hasta los primeros años del nuevo siglo.

**Figura 3.3 Producción de automóviles en países seleccionados de Europa del este, 1995-99**  
(unidades en miles; para los datos básicos véase el Anexo 6.2)

Fuente: EIU



**Polonia y la República Checa muestran los mejores resultados**

En primer lugar, Polonia, donde la producción de automóviles casi se cuadruplicó entre 1991 y 1999, y la de camiones se ha recuperado superando los niveles de 1989. En la República Checa, a pesar de la recesión de 1999, la producción de automóviles seguía duplicando con creces a la de 1994. Hungría y Eslovaquia, que no producían automóviles antes de 1990 fabrican ahora volúmenes considerables.

**La producción rusa probablemente siga aumentando**

En 2000, la producción en Europa del este puede crecer en torno al 6%. La pequeña disminución en la producción de vehículos polacos y la escasa variación en la República Checa probablemente se compensen con creces por el fuerte crecimiento en Rusia y en Hungría. Con la posibilidad de condiciones políticas más estables en Rusia, y el creciente interés de los fabricantes de automóviles occidentales, mejoran las perspectivas de producción en la región.

**Cuadro 3.7 Producción de vehículos en Europa del este, 1995-2002**

Países*	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	<b>Unidades en miles</b>							
<b>Rusia</b>	1,023.7	1,041.1	1,176.0	1,026.1	1,068.2	1,101.0	1,139.1	1,197.8
<b>Polonia</b>	394.7	486.2	583.9	615.5	705.0	685.5	701.5	726.2
<b>Rep. Checa</b>	217.6	273.9	370.2	411.8	362.5	363.4	375.5	419.1
<b>Eslovenia</b>	na	90.2	na	na	na	na	na	na
<b>Hungría</b>	53.0	64.7	78.5	90.3	114.1	131.7	138.3	142.5
<b>Rep. Eslovaca</b>	22.6	32.1	42.4	145.4	na	na	na	na
	<b>Variaciones de un año a otro (miles)</b>							
<b>Rusia</b>	-5.3	17.4	134.9	-149.9	42.1	32.7	38.1	58.8
<b>Polonia</b>	30.6	91.5	97.7	31.6	89.5	-19.5	16.0	24.7
<b>Rep. Checa</b>	36.2	56.3	96.3	41.6	-49.3	0.9	12.1	43.6
<b>Eslovenia</b>	na	na	na	na	na	na	na	na
<b>Hungría</b>	19.7	11.7	13.8	11.8	23.8	17.6	6.6	4.2
<b>Rep. Eslovaca</b>	13.7	9.5	10.2	103.1	na	na	na	na
	<b>Variaciones porcentuales de un año al otro</b>							
<b>Rusia</b>	-0.5	1.7	13.0	-12.7	4.1	3.1	3.5	5.2
<b>Polonia</b>	8.4	23.2	20.1	5.4	14.5	-2.8	2.3	3.5
<b>Rep. Checa</b>	20.0	25.8	35.2	11.3	-12.0	0.2	3.3	11.6
<b>Eslovenia</b>	na	na	na	na	na	na	na	na
<b>Hungría</b>	59.2	22.1	21.3	15.0	26.4	15.4	5.0	3.0
<b>Rep. Eslovaca</b>	154.1	42.1	31.9	243.4	na	na	na	na

e = estimaciones basadas en datos disponibles a mediados de 2000

\* Países enumerados por orden de producción de vehículos en 1999

FUENTE: EIU, previsión de la FITIM

## 4. Empleo

### 4.1 Introducción

**Los datos del empleo de 1998 escasean y hay que revisarlos**

En el Informe Auto de la FITIM del año pasado se describieron ampliamente las tendencias del empleo en el decenio de 1990. Lamentablemente, no puede agregarse gran cosa en estos momentos.

En el Informe Auto 98-99 señalamos varios problemas de definición en las estadísticas del empleo. La falta de datos de muchos países sobre 1998 nos lleva a agregar que las cifras sobre el empleo se actualizan lentamente, sobre todo en las economías emergentes y en transición. Además, las de los últimos años se revisan con frecuencia, incluso para los países industriales desarrollados.

**Cuadro 4.1 Empleo en la fabricación de vehículos de motor y piezas (1993 -1998; unidades en miles)**

	Definición de la Industria	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>China</b>	vehículos de motor y piezas	1,933.0	1,969.0	1,952.0	1,951.0	na	na
<b>Japón</b>	vehículos de motor y piezas	799.9	789.2	770.3	771.3	770.5	na
<b>Corea S.</b>	veh. de motor y remolques	193.0	210.0	224.0	239.0	na	na
<b>Austria</b>	vehículos de motor y piezas	23.6	24.3	23.2	23.6	23.8	25.1
<b>Bélgica</b>	vehículos de motor y piezas	na	52.0	53.6	53.9	53.3	54.5
<b>Finlandia</b>	vehículos de motor y piezas	na	na	6.7	6.7	5.8	6.0
<b>Francia</b>	vehículos de motor y piezas	na	288.4	290.4	283.3	279.3	277.9
<b>Alemania</b>	vehículos de motor y piezas	na	704.3	757.0	746.2	761.2	801.2
<b>Italia</b>	vehículos de motor y piezas	na	184.1	181.1	181.0	173.3	202.7
<b>Países Bajos</b>	vehículos de motor y piezas	na	17.8	18.8	19.4	na	na
<b>Portugal</b>	vehículos de motor y piezas	na	21.1	23.6	24.5	23.4	23.5
<b>España</b>	vehículos de motor y piezas	na	137.7	139.6	142.5	150.3	153.6
<b>Suecia</b>	vehículos de motor y piezas	64.2	61.1	67.0	67.4	78.2	93.6
<b>Reino Unido</b>	vehículos de motor y piezas	213.9	219.5	224.6	231.8	235.1	237.6
<b>Rep. Checa</b>	medios de transporte	123.0	110.0	90.0	90.0	91.0	na
<b>Hungría</b>	vehículos de motor y piezas	27.0	24.0	23.0	na	na	na
<b>Rumania</b>	vehículos de motor y piezas	na	100.0	105.0	105.0	105.0	na
<b>Eslovenia</b>	medios de transporte	na	12.3	8.5	7.7	7.5	na
<b>Canadá</b>	vehículos de motor y piezas	na	148.8	153.8	160.4	159.9	na
<b>EE. UU.</b>	vehículos de motor y piezas	892.4	953.6	989.5	959.4	1,003.0	na
<b>Turquía</b>	vehículos de motor y piezas	56.9	50.6	49.8	54.6	62.3	na
<b>Pro memoria</b>							
Europa occ., países enumerados*		-	1,717.0	1,785.6	1,780.3	1,803.7	1,896.2
EE.UU. y Canadá		-	1,102.4	1,143.3	1,119.8	1,162.9	na

\* Estimaciones: Países Bajos 1997, 1998; Finlandia 1994

FUENTE: VDA

**Las revisiones pueden alterar notablemente las conclusiones**

Estas revisiones pueden alterar notablemente la imagen. Por ejemplo, el año pasado, el empleo en los vehículos de motor y piezas para los países de Europa occidental totalizó 1,842,300 en 1997 (Cuadro 4.2, Auto 98-99), lo cual significaba una ganancia de 56,700 puestos de trabajo con referencia a 1995. Sobre la base de las cifras revisadas disponibles actualmente, el empleo en 1997 resulta ser de 1,803,700 (ver Cuadro 4.1 a continuación), indicando

únicamente 18,100 puestos más de trabajo durante el mismo período, lo cual representa únicamente  $1/3^{\circ}$  de lo que se indicó en las cifras del año pasado.

En el informe del año pasado tratamos de estimar las cifras del empleo de 1998. Ahora disponemos de las cifras provisionales, y nuestras estimaciones no coinciden mucho (las cifras provisionales están sujetas, naturalmente, a revisión). En todo caso, en este informe nos limitaremos a las cifras comunicadas.

### Los cambios de producción son sólo uno de los factores que influyen en el empleo

La estimación del empleo se complica porque influyen varios factores interdependientes. Por supuesto, el empleo depende de la producción, pero hay otros factores esenciales como horas trabajadas, productividad, y la facilidad con que las empresas pueden ajustar su personal.

### Factores a corto y largo plazo: horas de trabajo y productividad

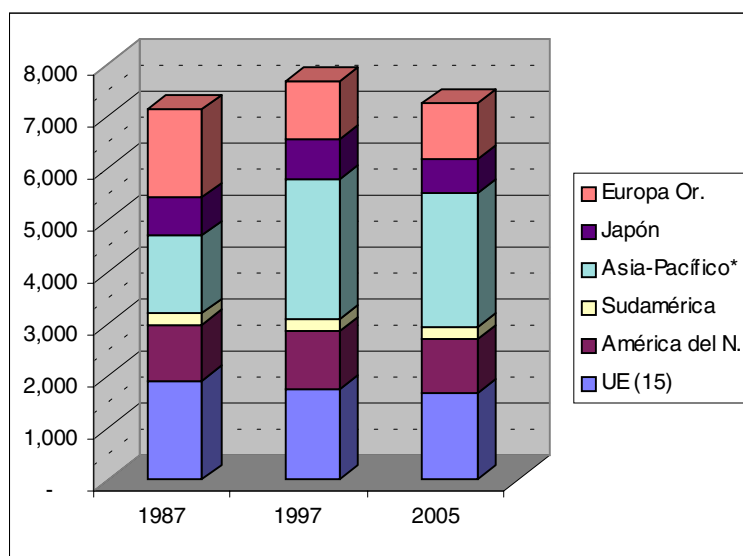
En general, la manera más fácil para los empleadores de ajustarse a la variación de la producción es ajustar las horas de trabajo. Pero hay límites; normalmente, existen restricciones legales o contractuales sobre las horas de trabajo.

Es muy difícil cambiar la productividad real a corto plazo, pero es interesante que las cifras de productividad aumenten con frecuencia cuando crece la producción y disminuyan cuando la producción baja. Es importante insistir en que la productividad no “mejora” alargando las horas de trabajo o intensificándolo.<sup>11</sup>

**Figura 4.1 Empleo regional en la industria de vehículos de motor, 1987-2005**

\* Asia Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía

Fuente: Prognos



### La productividad sigue el movimiento de la producción

El hecho de que la productividad siga las variaciones de la producción indica que los empleadores tratan de producir más por hora de trabajo cuando la demanda es fuerte, pero que cuando disminuye no reducen las horas trabajadas tanto como cae la producción. Ya se ha dicho que, con frecuencia, hay normas legales y contractuales sobre horas de trabajo y despidos. Además, los empleadores se preocupan a menudo por encontrar posteriormente

<sup>11</sup> La productividad definida correctamente es el producto por unidad de insumo. En el caso del trabajador, el insumo se mide en horas de trabajo, pero el esfuerzo hecho en las horas de trabajo debe seguir siendo el mismo para que la comparación sea adecuada. Para más detalles, véase Auto 98-99, pág. 37.

trabajadores adecuados (trabajadores calificados, por ejemplo) cuando la producción aumenta de nuevo.

**La influencia de los ceses naturales y de los condicionamientos legales o contractuales**

También debe señalarse que la fuerza de trabajo disminuye en caso de recesión, incluso cuando se limitan los despidos. Los empleadores simplemente no sustituyen a quienes se marchan (abandonos, enfermedad, jubilación, fallecimiento).

Sin duda, los condicionamientos legales y contractuales, que varían según los países, influyen considerablemente en la reacción del empleo a los cambios de producción.

**Cuadro 4.2 Previsión del empleo en la industria del automóvil, 1987-2005 (en miles)**

	Miles				Porcent. variación anual			
	1987	1997	2001	2005	87/97	97/05	97/01	01/05
<b>Mundo</b>	7,203	7,723	7,395	7,280	0.7	-0.7	-1.1	-0.4
<b>UE (15)</b>	1,918	1,735	1,714	1,666	-1.0	-0.5	-0.3	-0.7
Alemania	810	696	685	663	-1.5	-0.6	-0.4	-0.8
Francia	350	289	282	275	-1.9	-0.6	-0.6	-0.6
Italia	198	188	186	186	-0.5	-0.1	-0.3	-
Reino Unido	256	246	235	224	-0.4	-1.2	-1.1	-1.2
<b>América del Norte</b>	1,078	1,122	1,069	1,039	0.4	-1.0	-1.2	-0.7
EE.UU.	945	984	930	904	0.4	-1.1	-1.4	-0.7
México	82	84	85	88	0.3	0.6	0.3	0.9
<b>Sudamérica</b>	219	221	217	223	0.1	0.1	-0.5	0.7
MERCOSUR	133	132	127	129	-0.1	-0.3	-1.0	0.4
<b>Asia</b>	2,225	3,488	3,324	3,258	4.6	-0.8	-1.2	-0.5
Japón	737	775	672	659	0.5	-2.0	-3.5	-0.5
Australia	60	55	49	47	-0.9	-1.9	-2.8	-1.0
China	1,099	1,950	1,950	1,950	5.9	-	-	-
<b>Africa</b>	na	na	na	na	na	na	na	na
Sudáfrica	35	37	39	40	0.6	1.0	1.3	0.6
<b>ECO</b>	1,702	1,120	1,033	1,054	-4.1	-0.8	-2.0	0.5
<b>Pro memoria</b>								
<b>OCDE</b>	3,953	3,953	3,742	3,651	-	-1.0	-1.4	-0.6
<b>Mundo sin ECO</b>	5,470	6,603	6,362	6,226	1.9	-0.7	-0.9	-0.5
<b>Asia sin Japón</b>	1,487	2,713	2,652	2,599	6.2	-0.5	-0.6	-0.5

FUENTE: Prognos

## 4.2 Perspectivas mundiales

**El empleo en el sector de vehículos de motor y piezas en 1997 se estimaba en 8 millones más ...**

Utilizando los datos parciales nacionales disponibles, estimaríamos que el empleo mundial en 1997 en la industria automotriz y piezas era de unos 8 millones. La previsión a largo plazo descrita a continuación sitúa la cifra en 7,7 millones, a nuestro juicio demasiado baja. En efecto, una comparación de las cifras de los países según la previsión de Prognos (véase el Cuadro 4.2) con los datos del Cuadro 4.1 muestra que las de Prognos son sistemáticamente inferiores. Esto indica que Prognos utiliza una serie estadística algo distinta.

**... pero se espera que disminuya**

En todo caso, los niveles de empleo precisos tienen menos interés que las tendencias indicadas en la previsión, y éstas no son favorables. Según la previsión de Prognos, el empleo mundial en la automoción podría disminuir en 328.000 puestos entre 1997 y 2001,

y en otros 115.000 los cuatro años siguientes. En el período 1997-2005 la disminución total asciende a 1,5%.

La evaluación más detallada de la previsión de Prognos presentada en la siguiente sección indica que en el período 1997-2001, la previsión podría ser demasiado pesimista para Europa occidental y América del Norte. Eso significaría que el empleo mundial declina menos en este período cuatrienal de lo previsto. Por otro lado, con la probabilidad de una recesión después de 2000 en esas dos regiones esenciales aumentan considerablemente las posibilidades de pérdidas de empleo más graves de lo previsto para el período 2001-2005.

### 4.3 Visión general regional

**1998: notable crecimiento del empleo en Europa O** La única región mundial para la que se dispone de datos provisionales sobre 1998 en la mayoría de los países es **Europa occidental**. Las cifras indican un aumento muy importante de 92.500 empleos (5,1%) en la fabricación de vehículos de motor y piezas. Como la producción se estancó en 1999, no está claro si ese año siguió habiendo mejoras. En vista de las positivas perspectivas de la producción en 2000, es probable que se agreguen algunos empleos.

**Cuadro 4.3 Variación del empleo en la fabricación de vehículos de motor y piezas**

	Industria	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>China</b>	veh. de motor y piezas	1,933.0	1,969.0	1,952.0	1,951.0	na	na
<b>Japón</b>	veh. de motor y piezas	799.9	789.2	770.3	771.3	770.5	na
<b>Corea S.</b>	veh. de mot. y remolques	193.0	210.0	224.0	239.0	na	na
<b>Austria</b>	veh. de motor y piezas	23.6	24.3	23.2	23.6	23.8	25.1
<b>Bélgica</b>	veh. de motor y piezas	na	52.0	53.6	53.9	53.3	54.5
<b>Finlandia</b>	veh. de motor y piezas	na	na	6.7	6.7	5.8	6.0
<b>Francia</b>	veh. de motor y piezas	na	288.4	290.4	283.3	279.3	277.9
<b>Alemania</b>	veh. de motor y piezas	na	704.3	757.0	746.2	761.2	801.2
<b>Italia</b>	veh. de motor y piezas	na	184.1	181.1	181.0	173.3	202.7
<b>Países Bajos</b>	veh. de motor y piezas	na	17.8	18.8	19.4	na	na
<b>Portugal</b>	veh. de motor y piezas	na	21.1	23.6	24.5	23.4	23.5
<b>España</b>	veh. de motor y piezas	na	137.7	139.6	142.5	150.3	153.6
<b>Suecia</b>	veh. de motor y piezas	64.2	61.1	67.0	67.4	78.2	93.6
<b>Reino Unido</b>	veh. de motor y piezas	213.9	219.5	224.6	231.8	235.1	237.6
<b>Rep. Checa</b>	medios de transporte	123.0	110.0	90.0	90.0	91.0	na
<b>Hungría</b>	veh. de motor y piezas	27.0	24.0	23.0	na	na	na
<b>Rumania</b>	veh. de motor y piezas	na	100.0	105.0	105.0	105.0	na
<b>Eslovenia</b>	medios de transporte	na	12.3	8.5	7.7	7.5	na
<b>Canadá</b>	veh. de motor y piezas	na	148.8	153.8	160.4	159.9	na
<b>EE. UU.</b>	veh. de motor y piezas	892.4	953.6	989.5	959.4	1,003.0	na
<b>Turquía</b>	veh. de motor y piezas	56.9	50.6	49.8	54.6	62.3	na
<b>Pro memoria</b>							
	Europa occ., países enumerados*	-	1,717.0	1,785.6	1,780.3	1,803.7	1,896.2
	EE.UU. y Canadá	-	1,102.4	1,143.3	1,119.8	1,162.9	na

\* Estimaciones: Países Bajos 1997, 1998; Finlandia 1994

FUENTE: VDA

**Pero el crecimiento está distribuido en forma desigual** Sin embargo, el aumento del empleo en 1998 no fue uniforme en toda Europa occidental. El mayor se produjo en Alemania, 40.000 puestos, o 5,3%. También aumentó en Italia y en Suecia, en 17% y 19,7%, respectivamente. En todos los demás países sobre los que

- disponemos de datos para 1998, con excepción de Francia, también creció. El caso francés es interesante porque en realidad declinó ligeramente, aunque la producción aumentó ¡un 14,5%!
- En 2001, quizá el empleo sea mejor de lo que prevé Prognos** Como resultado, las negativas predicciones de Prognos sobre Europa occidental pueden no confirmarse; en 2001 el empleo puede ser igual o ligeramente mejor que en 1997. Ahora bien, lo que suceda después de 2001 puede ser muy distinto. Es muy probable una recesión en el período 2000-2005, como consecuencia de lo cual las perspectivas del empleo podrían ser negativas, según indica Prognos.
- Persiste el crecimiento del empleo en América N, pero menos rápidamente que en Europa** Aunque no disponemos de datos para **América del Norte** sobre 1998, es muy probable que ese año haya seguido creciendo algo el empleo, a pesar del descenso de la producción. En 1997, el empleo total en Estados Unidos y Canadá creció un 3,8%.  
En 1999 aumentó la producción un 11%, lo cual indica que es muy probable que el empleo haya mejorado ese año. Se espera que la tendencia continúe en 2000. Debe señalarse que la producción en la región del ALCAN ha crecido todos los años desde 1995. Eso significa que las horas de trabajo (y las extraordinarias) en Estados Unidos son muchas desde hace largo tiempo, por lo que es difícil programar más horas extraordinarias, lo cual estimula la contratación.
- Perspectivas del empleo en la región del ALCAN en 2001 mejores de lo previsto** Lo mismo que en Europa occidental, la negativa previsión de las tendencias de Prognos para América del Norte en 2001 probablemente se cumplan. El empleo en la dominante economía estadounidense parece crecer, y Prognos prevé realmente aumento en México. Pero en América del Norte, como en Europa occidental, la previsión a la baja de Prognos es una posibilidad muy real en el período 2000-2005, por las mismas razones.
- Aunque se carece de datos sobre América S, con los fuertes descensos de la producción es inevitable una disminución del empleo en 1998-99** El año pasado estimamos que el empleo disminuiría en 1998 en **América del Sur**. Aunque no disponemos de nuevas cifras para la región, debido al descenso del 15% de la producción en 1998, la predicción será sin duda acertada.  
En 1999 disminuyó aún más la producción y, como consecuencia, eran probables nuevas reducciones de personal. Se espera que esta negativa tendencia del empleo toque fondo, y tal vez cambie en 2000 como resultado de una reactivación de la producción de 10% por lo menos.
- Después de 2000 probablemente disminuya el empleo en América S, aunque aumente la producción** En 2001, Prognos predice una disminución del empleo muy pequeña en la fabricación de vehículos de motor en la región del MERCOSUR, que comprende los mayores países productores de automóviles de América del Sur: Brasil y Argentina. Debido a la citada reactivación de la producción, el descenso puede ser limitado. Pero, habida cuenta de la historia de la economía dominante en la región, no hay razones para el optimismo: entre 1990 y 1998 la producción de vehículos brasileña casi se triplicó, aunque el empleo disminuyó más del 10%. Por lo tanto, para 2001 es probable un mayor descenso del que prevé Prognos, y probablemente el pequeño aumento previsto por Prognos para 2005 se convierta en reducción.

**1998: La crisis asiática y sus efectos devastadores sobre la producción causará forzosamente disminuciones del empleo**

Los comentarios anteriores sobre América del Sur para 1998 se aplican también a **Asia**, donde ciertamente tuvieron lugar ese año reducciones muy importantes del empleo. Con un aumento del 25% de la producción en **Asia-Pacífico**, en 1999 puede ser distinto. Probablemente las disminuciones del empleo hayan tocado fondo. Si se confirma el crecimiento de la producción previsto próximo al 10% en 2000, probablemente haya aumentos del empleo este año.

**El empleo regional después de 2000 en Europa E probablemente siga disminuyendo**

Prognosis prevé una disminución de 87.000 empleos en esta región en el período 1997-2001. Por todas las razones aducidas, la consideramos muy probable. Por otro lado, posiblemente no se cumpla la previsión de Prognosis de un aumento marginal del empleo en 2001-2005, porque esperamos que continúen las tendencias de la producción y la productividad que han dado resultados negativos en el pasado.

**En Japón continúa el estancamiento**

En **Japón**, el empleo sigue disminuyendo. Procede señalar que las cifras del empleo provisionales de que se disponía el año pasado para 1997 (que mostraban aumentos en el sector de montaje de vehículos) se revisaron entre tanto a la baja. Los datos más definitivos de que ahora se dispone muestran que el empleo en el sector de vehículos de motor y piezas realmente disminuyó algo en un año en que la producción creció un 6%.

**Los vínculos Renault-Nissan y DC-Mitsubishi probablemente aceleren la disminución del empleo debido a la reestructuración**

No se dispone de datos más recientes, pero los descensos de la producción en 1998 y 1999 no suscitan el optimismo con respecto al empleo. Además, la fuerte influencia que han adquirido Renault y DaimlerChrysler sobre sus asociados japoneses (véase la sección 1. del presente informe) probablemente origine mayores presiones para una reestructuración más rápida de la industria japonesa y más reducciones de personal.

**No es probable que el empleo crezca rápidamente en Asia después de 2000**

Para los cuatro años de 1997 a 2001 Prognosis predice un descenso del empleo de 164.000 puestos en Asia, incluido Japón, y sobre todo en éste, donde se prevé una reducción de 103.000 en el mismo período. En vista de los efectos de la crisis asiática y de la actual reestructuración de la industria japonesa, esto puede no ser excesivo, pero triplica casi las pérdidas sufridas entre 1993 y 1997.

Prognosis estima que el empleo no variará en China en el período 1997-2005. Creemos que esto puede ser demasiado optimista, si se considera que la productividad entraña disminuciones del empleo en otras economías emergentes y en transición, aunque aumente la producción.

**Las mejoras de productividad en Europa del Este probablemente sigan compensando con creces el crecimiento de la producción**

Poco puede añadirse a lo dicho sobre **Europa del este** el año pasado. Todavía no se dispone de datos sobre el empleo posteriores a 1995 para el mayor productor, Rusia, y el optimismo expresado el año pasado, sobre la base del aumento de la producción en 1997 ha de invertirse como resultado de una disminución de la producción todavía mayor en 1998 (véase el Cuadro 3.7 del presente informe). Aunque la producción creció en 1999 y las perspectivas para 2000 siguen siendo positivas, no es probable que aumente el empleo. Conforme se señaló en Auto 98-99, la experiencia de prácticamente

todos los países de Europa del este es que las mejoras de productividad debidas a nuevos métodos de producción introducidos por las ETN que se hacen cargo de industrias nacionales superan a los aumentos de la producción, como resultado de lo cual disminuye el empleo.

Sólo se dispone de cifras sobre 1997 para Polonia, las Repúblicas Checa y Eslovaca, Rumania y Eslovenia, e indican un empleo estable o ligeramente más bajo, a pesar de aumentos de la producción de 10% como mínimo en la mayoría de esos países (y la región en su conjunto).

En vista de esta experiencia, las perspectivas del empleo eran incluso menos favorables en 1998, en que la producción regional fue menor, y en 1999, en que disminuyó ligeramente. La recuperación prevista para 2000 sólo supondrá aumentos de empleo si se rompe la larga tendencia en el crecimiento de la productividad mencionada anteriormente.

**Cuadro 4.4 Tendencias del empleo en los sectores de montaje y piezas**

	Montaje	Fab. de piezas	Período
	Variación media anual (%)		
Europa O	0.9	5.1	1994-98
EE.UU	2.1	3.0	1993-97
Japón	-1.4	-0.7	1993-97

Fuente: EIU

#### 4.4 Empleo en la industria de montaje y piezas

En Estados Unidos, Europa occidental y Japón, con respecto a los cuales disponemos de cifras razonablemente actualizadas, presentan una tendencia interesante. Según muestra el Cuadro 4.4, entre 1994 y finales del decenio de 1990 las tendencias del empleo en la industria de piezas eran más favorables (en Japón, menos negativas) que en la industria de montaje.

#### **El empleo de la industria de piezas crece más rápidamente que en la de montaje en Europa O y América N**

En **Europa occidental**, el empleo en la industria de piezas creció a una media anual superior al 5% entre 1994 y 1998, agregando un total de 115.600 empleos durante ese período. Por otra parte, el empleo en el sector de montaje aumentó menos de 1% al año, con un total de 45.700 puestos en el período. En **Estados Unidos**, entre 1994 y 1997, el empleo en la fabricación de piezas creció un 3% anual frente al 2,1% en el sector de montaje.

#### **¡Pero en Europa O el crecimiento del empleo supera al de América N!**

Durante el período considerado (obsérvese que tiene un año menos que en Europa O) América N agregó un total de 101.000 empleos. Por su parte, Europa occidental agregó un total de 161.000 empleos: 60.000 más que Estados Unidos. Europa occidental superó a Estados Unidos en el segundo lustro del decenio de 1990 en creación de empleo en la industria del automóvil.

**En Japón, reducciones más lentas en la industria de piezas** En Japón no hubo crecimiento en ningún sector, pero en el período 1993-97 el empleo en la fabricación de piezas disminuyó sólo la mitad que en el sector de montaje.

**Cuadro 4.5 Empleo en la fabricación de vehículos de motor**  
(1994 -1998; unidades en miles)

	Definición de la Industria*	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Argentina</b>	vehículos de motor	25.7	21.4	22.7	26.3	na
<b>Brasil</b>	vehículos de motor	107.1	104.6	101.9	106.1	na
<b>China</b>	vehículos de motor y motores	756.0	748.0	na	na	na
<b>Indonesia</b>	vehículos de motor y motores	53.6	61.1	61.4	59.0	na
<b>Japón</b>	vm y carrocerías	242.8	239.6	236.6	237.8	na
<b>Malasia</b>	vehículos de motor y motores	26.4	31.3	37.1	na	na
<b>Corea S.</b>	vehículos de motor y motores	90.0	93.0	105.0	na	na
<b>Austria</b>	vm, motores y carrocerías	17.9	17.0	17.4	17.6	na
<b>Bélgica</b>	vm, motores y carrocerías	44.6	45.9	45.9	44.8	44.8
<b>Finlandia</b>	vm, motores y carrocerías	na	5.6	5.5	4.8	5.0
<b>Francia</b>	vm, motores y carrocerías	205.0	205.0	205.8	203.0	202.4
<b>Alemania</b>	vm, motores y carrocerías	523.3	524.5	515.0	521.5	548.4
<b>Italia</b>	vm, motores y carrocerías	129.6	119.2	119.2	114.1	127.4
<b>Países Bajos</b>	vm, motores y carrocerías	15.3	16.1	16.6	na	na
<b>Portugal</b>	vm, motores y carrocerías	10.4	10.2	10.6	10.2	10.2
<b>España</b>	vm, motores y carrocerías	87.7	86.0	86.4	91.8	93.2
<b>Suecia</b>	vehículos de motor y motores	48.8	52.8	51.6	53.8	na
<b>Reino Unido</b>	vm, motores y carrocerías	136.5	137.9	143.8	145.8	147.4
<b>Polonia</b>	vm, remolques & semremolques	102.0	99.0	101.0	102.0	na
<b>Rusia</b>	vehículos de motor	814.0	778.0	na	na	na
<b>Serbia</b>	vehículos de motor	80.0	76.1	73.0	67.3	na
<b>Rep. Eslovaca</b>	vehículos de motor	13.2	12.7	13.2	13.4	na
<b>Ucrania</b>	vehículos de motor	85.0	76.0	67.0	na	na
<b>Canadá</b>	vm, motores y carrocerías	65.0	65.7	68.2	67.7	na
<b>México</b>	vehículos de motor	78.6	73.0	74.4	83.8	91.9
<b>Estados Unidos</b>	vm, motores y carrocerías	554.1	574.7	553.9	568.8	na
<b>Sudáfrica</b>	vehículos de motor	37.5	38.5	38.6	37.1	na
<b>Pro memoria</b>						
	Europa occidental, países enumerados**	1,224.7	1,220.3	1,217.7	1,224.4	1,270.4
	EE.UU., Canadá y México	697.7	713.4	696.5	720.3	na

\* vm = vehículos de motor

FUENTE: VDA

\*\* Estimaciones: Países Bajos 1997, Finlandia 1994, Europa Occ. total 1998

**Algún crecimiento del empleo en el sector de piezas se debe a la externalización de compañías de montaje**

Esta disparidad de crecimiento en Estados Unidos y Europa occidental se explica en parte por qué las compañías de montaje de vehículos externalizan cada vez más sus operaciones de piezas. Por lo tanto, al menos algunos de los aumentos del empleo en el sector de piezas se deben casi con seguridad a pérdidas de empleo en el sector de montaje. Esa tendencia continuará forzosamente. En efecto, General Motors y Ford reorganizaron sus fábricas de piezas en subsidiarias separadas (Delphi y Visteon, respectivamente), que ya son, o serán pronto, compañías de piezas independientes

**Algún crecimiento del empleo en el sector de piezas se debe a la externalización de compañías de montaje** Esta disparidad de crecimiento en Estados Unidos y Europa occidental se explica en parte por qué las compañías de montaje de vehículos externalizan cada vez más sus operaciones de piezas. Por lo tanto, al menos algunos de los aumentos del empleo en el sector de piezas se deben casi con seguridad a pérdidas de empleo en el sector de montaje. Esa tendencia continuará forzosamente. En efecto, General Motors y Ford reorganizaron sus fábricas de piezas en subsidiarias separadas (Delphi y Visteon, respectivamente), que ya son, o serán pronto, compañías de piezas independientes.

**Cuadro 4.6 Variación del empleo en la fabricación de vehículos de motor (1994 -1998; unidades en miles)**

	Definición de la Industria*	Unidades en Miles					Porcentaje					
		1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Argentina</b>	vehículos de motor	2.7	-4.4	1.4	3.6	na	3.6	11.9	-17.0	6.4	15.7	na
<b>Brasil</b>	vehículos de motor	na	-2.5	-2.7	4.2	na	na	na	-2.3	-2.6	4.1	na
<b>China</b>	vm y motores	14.0	-8.0	na	na	na	9.3	1.9	-1.1	na	na	na
<b>Indonesia</b>	vm y motores	9.6	7.5	0.3	-2.4	na	-14.6	21.8	14.0	0.5	-3.9	na
<b>Japón</b>	vm y carrocerías	-9.5	-3.2	-3.0	1.2	na	-1.3	-3.8	-1.3	-1.3	0.5	na
<b>Malasia</b>	vm y motores	4.1	4.9	5.8	na	na	18.6	18.4	18.6	18.5	na	na
<b>Corea S.</b>	vm y motores	11.0	3.0	12.0	na	na	5.3	13.9	3.3	12.9	na	na
<b>Austria</b>	vm, motores y carrocerías	0.1	-0.9	0.4	0.2	na	na	0.4	-5.0	2.2	1.3	na
<b>Bélgica</b>	vm, motores y carrocerías	na	1.3	-	-1.1	-	na	na	2.9	-	-2.4	-
<b>Finlandia</b>	vm, motores y carrocerías	na	na	-0.0	-0.7	0.1	na	na	na	-0.4	-13.2	2.9
<b>Francia</b>	vm, motores y carrocerías	na	-	0.8	-2.8	-0.6	na	na	-	0.4	-1.4	-0.3
<b>Alemania</b>	vm, motores y carrocerías	na	1.2	-9.5	6.5	26.9	na	na	0.2	-1.8	1.3	5.2
<b>Italia</b>	vm, motores y carrocerías	na	-10.4	-	-5.1	13.3	na	na	-8.0	-	-4.3	11.7
<b>Países Bajos</b>	vm, motores y carrocerías	na	0.8	0.5	na	na	na	na	5.2	3.2	na	na
<b>Portugal</b>	vm, motores y carrocerías	na	-0.2	0.3	-0.4	0.0	na	na	-1.8	3.3	-3.7	0.4
<b>España</b>	vm, motores y carrocerías	na	-1.7	0.3	5.5	1.3	na	na	-1.9	0.4	6.3	1.4
<b>Suecia</b>	vm, motores y carrocerías	-4.0	4.0	-1.2	2.2	na	na	-7.5	8.3	-2.3	4.3	na
<b>Reino Unido</b>	vm, motores y carrocerías	1.5	1.4	5.9	2.0	1.6	na	1.1	1.0	4.3	1.4	1.1
<b>Polonia</b>	vm, remolques & semrem.	na	-3.0	2.0	1.0	na	na	na	-2.9	2.0	1.0	na
<b>Rusia</b>	vehículos de motor	-96.0	-36.0	na	na	na	na	-10.5	-4.4	na	na	na
<b>Serbia</b>	vehículos de motor	na	-3.9	-3.1	-5.7	na	na	na	-4.9	-4.1	-7.8	na
<b>Ucrania</b>	vehículos de motor	-7.0	-9.0	-9.0	na	na	na	-7.6	-10.6	-11.8	na	na
<b>Canadá</b>	vm, motores y carrocerías	na	0.7	2.5	-0.5	na	na	na	1.1	3.8	-0.7	na
<b>México</b>	vehículos de motor	na	-5.6	1.4	9.4	8.1	na	na	-7.1	1.9	12.6	9.7
<b>EE. UU.</b>	vm, motores y carrocerías	29.3	20.6	-20.8	14.9	na	na	5.6	3.7	-3.6	2.7	na
<b>Sudáfrica</b>	vehículos de motor	0.3	1.0	0.1	-1.5	na	-3.9	0.8	2.7	0.3	-3.9	na
<b>Pro Memoria</b>												
	Europa occidental, países enumerados**	-	-4.4	-2.5	6.6	46.0	na	na	-0.4	-0.2	0.5	3.8
	EE.UU., Canadá y México	697.7	15.7	-16.9	23.8	na	na	na	2.3	-2.4	3.4	na

\* vm = vehículos de motor

FUENTE: VDA

\*\* Estimaciones: Países Bajos 1997, Finlandia 1994, total Europa occ. 1998

La causa de la disparidad en Japón no está clara. Los montadores japoneses se consideran modelos de "ajuste" es decir, ya hace tiempo que producen muchas menos piezas en el país que sus homólogos occidentales. En consecuencia, hay menos posibilidades de externalización. Una posible explicación es que las exportaciones de piezas, sobre todo para operaciones de montaje japonesas en Asia, aumentaban, en tanto que el montaje de vehículos en Japón se estancaba. Otra está relacionada con el carácter de la industria de piezas japonesa, pues después del primer nivel de proveedores hay otros con talleres muy pequeños, incluso familiares, y muy posiblemente la resistencia a disminuciones de empleo a ese nivel sea mayor.

**Cuadro 4.7 Empleo en la fabricación de piezas**  
(1994 -1998; unidades en miles)

	Definición de la Industria	1994	1995	1996	1997	1998
<b>China</b>	autopartes y accesorios	752.0	769.0	na	na	na
<b>Japón</b>	autopartes y accesorios	546.4	530.7	534.7	532.7	na
<b>Corea S.</b>	autopartes	120.0	131.0	134.0	na	na
<b>Austria</b>	autopartes y accesorios	6.4	6.2	6.2	6.3	na
<b>Bélgica</b>	autopartes y accesorios	7.4	7.6	8.1	8.5	9.6
<b>Finlandia</b>	autopartes y accesorios	na	1.1	1.2	1.0	1.1
<b>Francia</b>	autopartes y accesorios	83.4	85.5	77.5	76.2	75.4
<b>Alemania</b>	autopartes y accesorios	181.1	232.5	231.2	239.6	252.8
<b>Italia</b>	autopartes y accesorios	54.5	61.8	61.8	59.2	75.2
<b>Países Bajos</b>	autopartes y accesorios	2.5	2.7	2.8	na	na
<b>Portugal</b>	autopartes y accesorios	10.7	13.3	13.8	13.3	13.3
<b>España</b>	autopartes y accesorios	50.0	53.5	56.2	58.5	60.4
<b>Suecia</b>	autopartes y accesorios	12.3	14.2	15.0	17.4	20.8
<b>Reino Unido</b>	autopartes y accesorios	83.0	86.8	88.0	89.3	90.2
<b>Canadá</b>	autopartes y accesorios	83.8	88.1	92.2	92.2	na
<b>EE. UU.</b>	autopartes y accesorios	399.5	414.8	405.5	434.2	na
<b>Pro memoria</b>						
	Europa occidental, países enumerados*	492.4	565.2	561.8	572.1	608.2
	EE.UU. y Canadá	483.3	502.9	497.7	526.4	na

\* Estimaciones Países Bajos 1997, 1998; Finlandia 1994; Austria 1998

FUENTE: VDA

**Cuadro 4.8 Variación del empleo en la fabricación de piezas**  
(1994 -1998; unidades en miles)

	Definición de la Industria	Unidades en Miles					Porcentaje				
		1994	1995	1996	1997	1998	1994	1995	1996	1997	1998
<b>China</b>	autopartes y accesorios	38.0	17.0	na	na	na	5.3	2.3	na	na	na
<b>Japón</b>	autopartes y accesorios	-1.2	-15.7	4.0	-2.0	na	-0.2	-2.9	0.8	-0.4	na
<b>Corea S.</b>	autopartes	6.0	11.0	3.0	na	na	5.3	9.2	2.3	na	na
<b>Austria</b>	autopartes y accesorios	0.6	-0.2	0.0	0.1	na	10.9	-3.2	0.1	0.8	na
<b>Bélgica</b>	autopartes y accesorios	na	0.2	0.5	0.4	1.1	na	2.7	6.6	4.9	12.9
<b>Finlandia</b>	autopartes y accesorios	na	na	0.1	-0.2	0.1	na	na	10.9	-15.6	5.8
<b>Francia</b>	autopartes y accesorios	na	2.1	-8.0	-1.3	-0.8	na	2.5	-9.4	-1.7	-1.0
<b>Alemania</b>	autopartes y accesorios	na	51.4	-1.3	8.4	13.2	na	28.4	-0.6	3.6	5.5
<b>Italia</b>	autopartes y accesorios	na	7.3	-	-2.6	16.0	na	13.4	-	-4.2	27.0
<b>Países Bajos</b>	autopartes y accesorios	na	0.2	0.1	na	na	na	7.2	3.7	na	na
<b>Portugal</b>	autopartes y accesorios	na	2.6	0.5	-0.5	0.1	na	24.4	3.4	-3.8	0.4
<b>España</b>	autopartes y accesorios	na	3.5	2.7	2.3	1.9	na	7.0	5.0	4.1	3.2
<b>Suecia</b>	autopartes y accesorios	0.8	1.9	0.8	2.4	3.4	7.1	15.5	5.4	16.1	19.5
<b>Reino Unido</b>	autopartes y accesorios	4.2	3.8	1.2	1.3	0.9	5.3	4.6	1.4	1.5	1.0
<b>Canadá</b>	autopartes y accesorios	-4.2	4.3	4.1	-	na	-4.8	5.1	4.7	-	na
<b>EE.UU.</b>	autopartes y accesorios	31.9	15.3	-9.3	28.7	na	8.7	3.8	-2.2	7.1	na
<b>Pro memoria</b>											
	Europa occ., países enumerados*	-	72.8	-3.4	10.3	35.9	na	14.78	-0.61	1.84	6.28
	EE.UU. Canadá	27.7	19.6	-5.2	28.7	na	6.08	4.06	-1.03	5.8	na

\* Estimaciones; Países Bajos 1997, 1998; Finlandia 1994; Austria 1998

FUENTE: VDA



## 5. Previsión de las ventas a largo plazo

### 5.1 Introducción

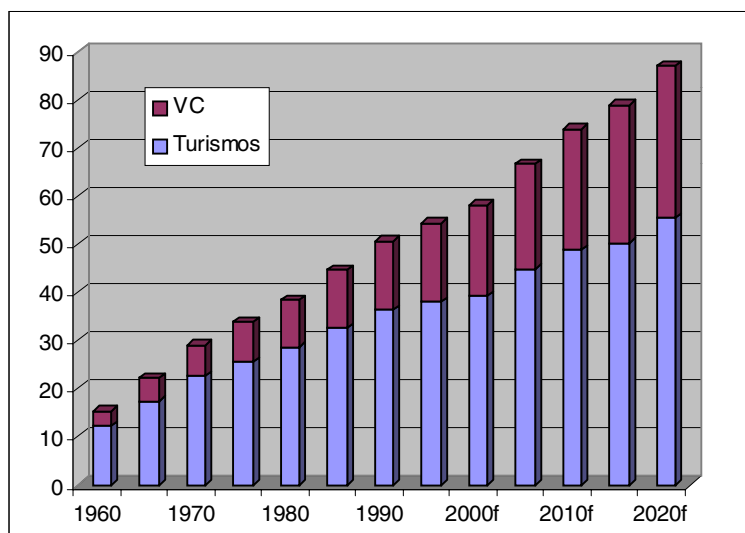
#### ¿Son realmente útiles las previsiones a largo plazo?

A veces se dice que las previsiones económicas superiores a 4 trimestres carecen de validez. ¿Por qué, pues, consagrar un artículo en Auto 2000 a las previsiones a largo plazo?

La respuesta es que el valor de una previsión depende de lo que se espera de ella. Si deseamos una estimación precisa del nivel que alcanzarán realmente las ventas de vehículos, por ejemplo en 2020, lo probable es que no nos satisfagan los resultados de las técnicas de previsión actuales. Si, en cambio, formulamos la pregunta de otra manera y decimos "suponiendo que persistan las tendencias a largo plazo, ¿cuál será la tendencia de las ventas en 2020?", entonces obtendremos algunas respuestas más razonables.

**Figura 5.1 Ventas de turismo y vehículos comerciales**  
(1960-1990 real, 2000-2020 previsión optimista de la FITIM; unidades en millones)

Fuente: Pemberton (datos), FITIM (previsión)



#### Las previsiones a largo plazo dan una idea del nivel en torno al cual fluctuarán las ventas en el futuro

Ante todo, no esperaremos una cifra precisa para el año 2020. Las ventas de automóviles son cíclicas, es decir, que guardan una clara relación con el ciclo auge-depresión de las economías de mercado, y responden también a crisis en los mercados financieros. En 1998, año que siguió a la crisis asiática, las ventas mundiales de vehículos descendieron en 1,4 millones de unidades. El año siguiente aumentaron en casi 3,8 millones. Nadie puede predecir con precisión la magnitud ni el momento de esas variaciones ni cuándo terminarán las expansiones cíclicas actuales en Europa occidental y América del Norte, por no hablar de la magnitud y el momento de futuras crisis y ciclos.

Pero en las ventas de vehículos influyen también tendencias a largo plazo como crecimiento de la población y variación del poder adquisitivo. Interesándonos por el "nivel de tendencia" evitamos el problema de tener que predecir crisis y ciclos económicos, y seguiremos teniendo una idea del nivel en torno al cual fluctuarán las ventas futuras.

**Cuadro 5.1 Hipótesis de los escenarios de previsiones**

Factores de previsión	Escenario optimista	Escenario pesimista
Propiedad de vehículos	Proyección de la tendencia de crecimiento exponencial 1960-2000	97% de escenario optimista
Demolición de vehículos	Ligeramente inferior a la proyección de variación lineal de la tendencia en 1980-2000	Considerablemente inferior a la proyección de variación lineal de la tendencia en 1980-2000
Población	Proyección de la variación lineal de la tendencia en 1970-2000	Proyección de la variación lineal de la tendencia en 1980-2000 (es decir, menor crecimiento)

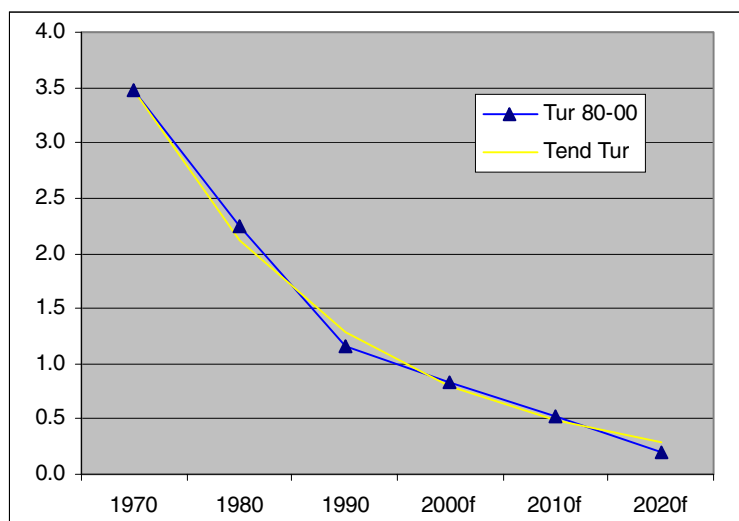
## 5.2 Escenarios optimista y pesimista

**Una previsión a largo plazo no es simplemente la proyección lineal de tendencias de ventas anteriores**

La previsión de las ventas que presentamos a continuación no es una simple proyección de tendencias de ventas anteriores. Las ventas dependen de 1. el crecimiento de la población; 2. las tendencias en la propiedad de vehículos, y 3. la tasa de demolición de vehículos existentes.

**Figura 5.2 Tasa de crecimiento<sup>12</sup> de existencias de turismos por 1000 personas (1960-2020, porcentaje)**

Fuente: Pemberton (datos), FITIM (previsión)



Además, mencionamos tendencias del poder adquisitivo. En nuestra previsión, no se consideran por separado, pero se presume que se reflejarán en las tendencias de propiedad de vehículos.

Todos los datos reales de los años 1960-2000<sup>13</sup> se han tomado de un artículo basado en una previsión preparada por Pemberton Associates [AW Automotive World, mayo de 2000]. Las cifras para

<sup>12</sup> Las curvas denominadas Tur. 80-00 en las Figuras 5.2 y 5.3 muestran tasas de crecimiento históricas y previstas. Cada punto de datos representa la tasa de crecimiento media anual en el decenio **precedente**. La proyección se basa en existencias/1000 personas de Pemberton para los años 1990 y 2000 (es decir, realmente la variación de la tasa de crecimiento entre los decenios 1980 y 1990).

<sup>13</sup> El año 2000 se indica como previsión, pero es casi con seguridad una estimación muy próxima basada en los datos disponibles a comienzos de 2000. Como se señala en el texto, la cifra de ventas de vehículos de Pemberton para 2000 se aproxima mucho a la estimación de la FITIM que se da en la sección 3. Las cifras de "previsión" de Pemberton para el año 2000 se tratan como "reales" en la previsión de la FITIM, que abarca los años posteriores a 2000.

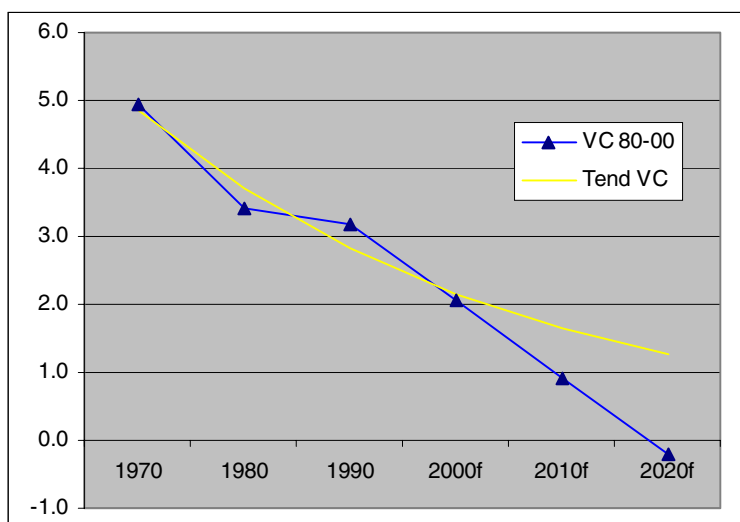
los años posteriores a 2000 son previsiones de la FITIM. En el Cuadro 5.2 figuran los datos de todas las hipótesis.

En el Cuadro 5.1 se describen dos escenarios: 1. uno optimista, en el que se supone que persistirán las tendencias históricas a largo plazo, y 2. otro pesimista, en el que se supone un crecimiento menor de la población y se revisan a la baja nuestras hipótesis optimistas.

**Figura 5.3 Tasa de crecimiento<sup>14</sup> de existencias de VC por 1000 personas (1960-2020, porcentaje)**

f = previsión

Fuente: Pemberton (datos), FITIM (previsión)



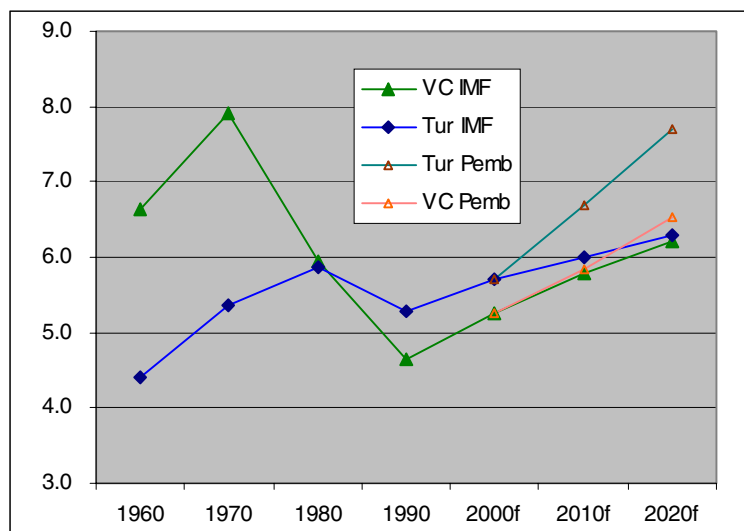
**Las tendencias en la propiedad de vehículos determinan la nueva demanda**

En nuestro modelo, la propiedad de vehículos se mide por la existencia de vehículos por 1000 personas. Como muestra la Figura 5.2, la tendencia<sup>15</sup> de las variaciones en la **propiedad de automóviles** responde casi perfectamente a los datos retrospectivos más la proyección de variación lineal de los últimos 20 años en el futuro (curva Tur. 80-00 en la Figura 5.2).

**Figura 5.4 Tasas de demolición de vehículos (1960-2020, porcentaje)**

f = previsión

Fuente: Pemberton (datos), FITIM (previsión)



La curva de la tendencia de VC no guarda gran correspondencia. En la Figura 5.3, las curvas de VC 80-00 y Tend. CV se aproximan mucho en el año 2000, y todos los demás puntos son previsiones. ¿Cuál de las dos proyecciones es más probable? En vista del

<sup>14</sup> Véase la nota 12.

<sup>15</sup> Para la propiedad de los datos se utiliza un ajuste de la tendencia exponencial.

creciente uso personal de pequeños VC, no es nada probable que la tasa de posesión de VC disminuya realmente,<sup>16</sup> como sugiere la curva VC 80-00. La curva de la *Tend. VC* declina, pero el crecimiento sigue siendo positivo. Por estas razones, utilizamos las curvas *Tend. tur.* y *Tend. VC* (véanse las Figuras 5.2 y 5.3) en nuestra previsión optimista y reducimos algo las previsiones en la pesimista.

**Cuadro 5.2 Previsión de la FITIM sobre ventas de vehículos**

	Datos reales				Previsión				
	1960	1970	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2020
<b>Ventas de vehículos</b>	(unidades en millones)				(unidades en millones)				
Tur. -- optimista	12.3	22.5	28.6	36.4	39.3	44.8	48.7	50.2	55.4
pesimista	12.3	22.5	28.6	36.4	39.3	42.0	45.5	45.5	47.3
VC -- optimista	3.1	6.5	9.8	14.2	18.8	21.7	25.1	28.6	31.4
pesimista	3.1	6.5	9.8	14.2	18.8	20.2	22.9	24.0	26.6
<b>Total -- optimista</b>	15.3	29.1	38.4	50.6	58.1	66.5	73.8	78.8	86.8
<b>    pesimista</b>	15.3	29.1	38.4	50.6	58.1	62.2	68.3	69.5	73.8
<b>VC/Prop. vehículos (%)</b>	(porcentaje)				(porcentaje)				
optimista	20.1	22.5	25.5	28.0	32.3	32.7	34.0	36.3	36.1
pesimista	20.1	22.5	25.5	28.0	32.3	32.4	33.5	34.5	36.0
<b>Existencias/1000 personas</b>	(unidades)				(unidades)				
Tur. -- optimista	34.7	53.3	69.4	79.0	86.6	89.4	91.6	93.4	94.8
pesimista	34.7	53.3	69.4	79.0	86.6	89.4	91.5	93.2	94.6
VC -- optimista	6.7	12.8	19.4	28.3	35.7	39.2	42.6	45.7	48.7
pesimista	6.7	12.8	19.4	28.3	35.7	39.2	42.4	45.5	48.4
<b>Total -- optimista</b>	41.4	66.1	88.8	107.4	122.4	128.7	134.2	139.1	143.4
<b>    pesimista</b>	41.4	66.1	88.8	107.4	122.4	128.5	133.9	138.8	143.0
<b>Tasa de demolió n</b>	(porcentaje)				(porcentaje)				
Tur. -- optimista	4.4	5.4	5.9	5.3	5.7	5.8	6.0	5.9	6.3
pesimista	4.4	5.4	5.9	5.3	5.7	5.5	5.7	5.6	5.6
VC -- optimista	6.6	7.9	5.9	4.6	5.2	5.5	5.8	6.2	6.2
pesimista	6.6	7.9	5.9	4.6	5.2	5.1	5.3	5.2	5.4
<b>Total -- optimista</b>	4.8	5.9	5.9	5.1	5.6	5.7	5.9	6.0	6.3
<b>    pesimista</b>	4.8	5.9	5.9	5.1	5.6	5.4	5.6	5.5	5.5
<b>Densidad de vehículo</b>	unidades por kilómetro cuadrado				(unidades por kilómetro cuadrado)				
Tur. -- optimista	0.8	1.5	2.4	3.3	4.1	4.5	4.9	5.3	5.7
pesimista	0.8	1.5	2.4	3.3	4.1	4.5	4.9	5.2	5.5
VC -- optimista	0.2	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.3	2.6	2.9
pesimista	0.2	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.3	2.5	2.8
<b>Total -- optimista</b>	1.0	1.9	3.1	4.4	5.8	6.5	7.2	7.9	8.6
<b>    pesimista</b>	1.0	1.9	3.1	4.4	5.8	6.5	7.1	7.7	8.3
<b>Población mundial</b>	(millones)				(millones)				
optimista	3,060	3,747	4,503	5,347	6,164	6,572	6,980	7,360	7,741
pesimista	3,060	3,747	4,503	5,347	6,164	6,531	6,898	7,195	7,493

Fuente: Pemberton (datos), previsión FITIM

<sup>16</sup> La composición del segmento VC cambia como resultado de la tendencia al uso personal de pequeños VC (desde el decenio de 1980 en Estados Unidos y Canadá, y sólo desde mediados de los años noventa en Europa occidental). Es probable que la demanda comercial, y también el mayor volumen de los vehículos comerciales, influyan mucho en los datos anteriores.

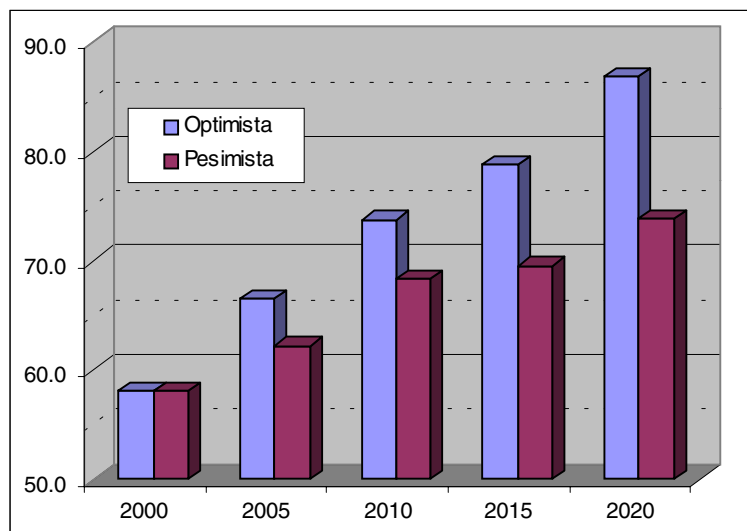
**La tasa de demolición de vehículos viejos determina las ventas de “sustitución”**

Las **tasas de demolición** (el porcentaje de la existencia total de vehículos demolidos en un año dado) influyen fuertemente en las ventas de vehículos.

Mientras crecen las existencias de vehículos, es evidente que todos los vehículos demolidos se sustituyen. Esas tasas responden rápidamente a las fluctuaciones económicas a corto plazo. En caso de recesión o de crisis, particulares y empresas suelen conservar sus vehículos, y cuando la situación económica mejora suelen comprar otros nuevos.

**Figura 5.5 Previsiones de ventas optimistas y pesimistas (2000-2020, porcentaje)**

Fuente: Pemberton (datos), FITIM (previsión)



Según los datos de Pemberton, las tasas de demolición en 2000 fueron considerablemente mayores que en 1990 (año de recesión en América del Norte). Como resultado, en nuestro escenario optimista se supone que las tasas de demolición seguirán aumentando, pero no tan rápidamente como entre 1990 y 2000.<sup>17</sup> En nuestro escenario pesimista se suponen pequeñas disminuciones en 2005 y 2015, y ligeros aumentos en 2010 y 2020. Los valores optimistas rebasan por término medio a los históricos, en tanto que los pesimistas se aproximan a la media histórica (es decir, no muy pesimistas).

**Aumento demográfico significa más propietarios posibles de vehículos**

En nuestro escenario optimista se supone que las proyecciones de variación lineal de la tendencia de **crecimiento demográfico** en los últimos 30 años persistirá, y en 2020 la población será de 7.700 millones de habitantes.<sup>18</sup> Pero el crecimiento de la población es realmente menor, por lo que utilizamos la tendencia de los últimos 20 años para nuestro escenario “pesimista”. Esto da una población en 2020 de unos 247 millones menos que en nuestra proyección optimista. Si bien el menor crecimiento de la población es realmente deseable, repercutirá negativamente en las ventas de vehículos.

<sup>17</sup> No utilizamos una proyección lineal de la tendencia 1990-2000 más que para los turismos que hubieran generado tasas de demolición considerablemente superiores a los valores históricos, lo que a nuestro juicio es demasiado “optimista”.

<sup>18</sup> Esta proyección corresponde en gran medida a la proyección demográfica de la previsión original de Pemberton.

<sup>19</sup> Vehículos demolidos = Existencias de vehículos x Tasa de demolición = Ventas de sustitución.

Las tendencias supuestas para los tres factores considerados nos permite hacer una previsión a largo plazo. Primero, estimamos las existencias de vehículos en los futuros años a partir de las tendencias de propiedad. Luego, calculamos el aumento de las existencias de un año al siguiente para obtener la “demanda de vehículos nuevos”. Y agregamos el número de vehículos demolidos que deben sustituirse.<sup>19</sup>

### 5.3 Tendencia de las ventas hasta 2020

#### Proyección optimista: las ventas crecen como en el pasado

La Figura 5.1 muestra cómo corresponde nuestra proyección optimista a los datos retrospectivos. En 2020, las ventas de vehículos a nivel de la tendencia probablemente lleguen a 87 millones de unidades, o sea, 29 millones más que los 58 millones que se espera vender este año (2000). Los 58 millones forman parte de la previsión de Pemberton, pero corresponden en gran medida a las ventas de 57,5 millones que estimamos sobre la base de los datos del año parcial 2000 (véase la sección 2 del presente informe). En consecuencia, nos basamos en esta cifra para nuestra previsión a largo plazo.

Las ventas previstas para 2020 son un 49,5% más altas que las actuales. Por comparación, las ventas crecieron un 51,1% en el período de 20 años que termina en 2000. Por tanto, en nuestro escenario optimista se prevé un aumento de las ventas continuo como en los 20 años anteriores, a una tasa aproximada del 2% anual.

#### Pero la productividad superará al crecimiento de las ventas, y el empleo disminuirá

En la sección 4 hemos considerado el crecimiento del empleo y sugerido que la perspectiva era en general negativa. Procede agregar que nuestra previsión indica que esto es muy probable a la larga. Sin duda, el aumento de la productividad en la industria del automóvil rebasará el crecimiento de 2% previsto en nuestro escenario optimista. Por lo tanto, la conclusión es que el empleo disminuirá inevitablemente.

**Cuadro 5.3 Previsión de la FITIM de mayores ventas de vehículos (1980-2000 real)**

	Aumento total				Variación anual	
	1980-00	2000-20	1980-00	2000-20	1980-00	2000-20
	(unidades en millones)		(porcentaje)		(porcentaje)	
Tur. -- optimista	10.7	16.2	37.3	41.1	1.6	1.7
pesimista	10.7	8.0	37.3	20.3	1.6	0.9
VC -- optimista	9.0	12.6	91.3	67.1	3.3	2.6
pesimista	9.0	7.8	91.3	41.5	3.3	1.8
<b>Total -- optimista</b>	19.6	28.8	51.1	49.5	2.1	2.0
<b>    pesimista</b>	19.6	15.8	51.1	27.1	2.1	1.2

Fuente: Pemberton (datos), previsión FITIM

#### Proyección pesimista: las ventas apenas aumentarán más del 1% anual

Según nuestro **escenario pesimista** en 2020 sólo se venderán 74 millones de unidades, 16 millones más que en 2000. Esto representa una tasa de crecimiento anual de 1,2% únicamente. Con el menor crecimiento de la población disminuyen las ventas en unos 4,7 millones de unidades, y el aumento más lento de la propiedad de

vehículos y las menores tasas de demolición representan para los 13 millones restantes una diferencia unitaria con el escenario optimista.

Históricamente, las tasas de crecimiento eran mucho más altas de las que preveíamos: 6,6% en los años sesenta, y 2,8% en los setenta y ochenta. Pero en ese período los mercados de automóviles de Europa occidental, América del Norte y Japón eran jóvenes, y millones de personas compraban automóviles por primera vez.

**El crecimiento en la previsión pesimista es sólo algo inferior al crecimiento real en el decenio de 1990**

En el decenio de 1990 la tasa de crecimiento cayó al 1,4%: sólo la mitad que en el decenio anterior. Esto puede explicarse en parte por la saturación de mercados en el mundo desarrollado, pero también hubo una serie de crisis económicas. Con el estallido de la burbuja en Japón a finales del decenio de 1980 se inició un período de estancamiento que puede acabar ahora. La economía estadounidense entró en recesión en los años noventa. Las economías de Europa occidental se estancaron poco después, y México, América del Sur y Asia sufrieron crisis en el decenio de 1990.

Algunos de estos acontecimientos formaban parte del comportamiento cíclico "normal" de las economías de mercado, pero otros se debieron a la continua desreglamentación de los mercados financieros y la explosión de la especulación resultante. Esa inestabilidad probablemente continúe e incluso aumente. En los próximos 20 años no puede excluirse una crisis económica mundial debida a los mercados financieros. En realidad, algunos la consideran probable. Por eso, *es importante insistir en que en nuestras hipótesis no se incluye esa crisis económica mundial.*

#### **5.4 ¿Es la previsión de la FITIM demasiado conservadora?**

**Algunas predicciones a largo plazo son mucho más altas que la de la FITIM**

En muchas predicciones a largo plazo se llega a ventas de automóviles en 2020 mucho más elevadas que en la de la FITIM. Por ejemplo, en la predicción de Pemberton, cuyos datos retrospectivos utilizamos, se prevén unas ventas en 2020 de 102,6 millones de unidades, o sea, unos 15 millones más que en la previsión optimista de la FITIM.

Otros modelos de previsión pueden ser más sofisticados que el que presentamos aquí, pero, *si utilizamos hipótesis que correspondan a la población, la propiedad y la tasa de demolición, por ejemplo la previsión de Pemberton, en nuestro modelo se llega entonces a los mismos resultados.* En consecuencia, la diferencia reside en nuestras hipótesis.

**En la previsión de la FITIM se utiliza el aumento de la tendencia a la propiedad de vehículos**

En la previsión optimista de la FITIM se supone que los vehículos por 1000 personas crecerán a 0,61% anual, por término medio, entre 2000 y 2020, lo que es una tendencia exponencial. En la previsión de Pemberton se presentan tasas de aumento de la propiedad de 0,81%, un 30% más que la cifra de la FITIM. En un espacio de veinte años, esa diferencia de tasas tendrá una diferencia considerable en los resultados finales.

**No es probable que el PIB mundial crezca a más del doble que en los últimos 20 años**

Quizá la previsión de Pemberton sea tan optimista sobre el futuro crecimiento de la propiedad de vehículos debido al fuerte crecimiento del PIB presentado junto a la previsión de vehículos; se espera que el PIB crezca un 2,47% anual, por término medio, entre 2000 y 2020. El fuerte crecimiento del PIB significaría un aumento de la renta per cápita, lo que se traduciría en más compras de vehículos. Debe tenerse en cuenta que la actual tendencia a la creciente desigualdad de ingresos limitará los de quienes más probablemente adquirirían nuevos vehículos.

Pero el verdadero problema que nos plantea la proyección del PIB citada es que los datos de PIB de los últimos 20 años muestran una tasa de crecimiento de 1,03%. Es posible que la tasa de crecimiento media del PIB se duplique con creces, pero a nuestro juicio no es probable.

**La FITIM parte de que un crecimiento de las tasas de demolición corresponden a la gama histórica**

Otros factores importantes que reducen la previsión de la FITIM son las tasas de demolición más conservadoras. Como hemos indicado, esas tasas dependen de las fluctuaciones económicas. La tasa histórica más alta para los turismos con los datos de Pemberton es de 5,9% (1980), pero en la previsión de Pemberton las tasas de demolición llegan al 6,4% en 2005 y siguen subiendo al 7,7% en 2020. La situación es similar para las tasas de demolición de VC. (Véase *Tur. Pemb* y *VC Pemb*, en la Figura 5.4).

Una vez más, las expectativas de fuertes subidas de ingresos pueden llevarnos a pensar que particulares y empresas se deshagan antes de sus vehículos, pero la FITIM ha preferido partir de tasas de demolición de automóviles que aumenten casi lo mismo que en el decenio de 1990, pero sólo para superar ligeramente los máximos históricos. Nuestras tasas de demolición de VC se confeccionan en forma similar.

## 6. Anexo

### 6.1 Notas sobre los datos

#### Clasificaciones de vehículos

Hay una variedad de problemas de definición con respecto a los datos sobre ventas y producción. Los vehículos comerciales (VC) plantean problemas especiales. En algunos casos, los de cuatro ruedas motrices, los deportivos-utilitarios, los de "transporte de personas" o los camiones ligeros/vehículos comerciales se clasifican como automóviles. En algunas estadísticas nacionales, los vehículos comerciales comprenden solamente los "camiones pesados" y pueden o no comprender los "autobuses", y en otros se incluyen algunos CV ligeros.

#### Fuentes de los datos

Las cifras retrospectivas del presente informe (1995-1999) proceden fundamentalmente de la base de datos *Economist Intelligence Unit* (EIU) por lo que se utiliza la clasificación por categorías elaborada por la EIU. En algunos casos se han complementado con cifras de la asociación de la industria del automóvil alemana (VDA).

#### Previsiones

Las previsiones con respecto a todos los países productores importantes las confecciona la FITIM sobre la base de las cifras de ventas y producción de que se dispone en julio. Para los países con respecto a los cuales no se dispone de datos anuales corrientes, se utilizan las previsiones de la EIU (ajustadas a veces con arreglo a informes generalmente disponibles).

#### Ventas

Para la mayoría de los países, lo que se denominan "ventas" en el informe son realmente "matriculaciones" de nuevos vehículos. Sólo en algunos países se dispone de datos sobre "ventas nacionales/matriculaciones", lo que excluye los vehículos importados. Para algunos países no se dispone de datos sobre ventas o matriculaciones. Como resultado, las estimaciones se incluyen en los totales regionales o mundiales.

#### Producción

Los datos del presente informe sobre 1999 se deben considerar estimaciones provisionales que probablemente se revisen. Para muchos países, los datos de producción se actualizan más lentamente que los de ventas. Esto significa que las cifras del año completo más reciente pueden ser estimaciones basadas en datos de parte del año y están sujetas a revisión.

El problema de *doble cómputo* surge cuando los componentes de vehículos producidos en un país se agrupan en conjuntos y se exportan para montarlos en otro. Con frecuencia, esa producción se cuenta en ambos países; de ahí el término *doble cómputo*. Normalmente, aunque no siempre, las exportaciones de conjuntos se realizan en una región, pero, en todo caso, constituyen una de las razones de que los totales mundiales y regionales no correspondan a la suma de la producción de los distintos países.

## 6.2 Ventas y producción de automóviles y camiones

**Cuadro 6.1 Ventas regionales de unidades de automóviles y camiones (en miles)**

	Cifras reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001f	2002f
<b>Automóviles</b>								
<b>Mundo</b>	<b>33,535</b>	<b>35,199</b>	<b>36,161</b>	<b>35,081</b>	<b>37,165</b>	<b>38,843</b>	<b>39,044</b>	<b>40,040</b>
Europa Occ	12,021	12,790	13,408	14,331	15,049	15,200	14,737	14,927
ALCAN	9,424	9,390	9,333	9,357	10,023	10,659	10,313	10,198
Sudamérica	1,898	1,938	2,215	1,768	1,395	1,643	1,897	2,223
Japón	4,444	4,669	4,492	4,093	4,154	4,279	4,480	4,611
Asia-Pacífico*	3,267	3,533	3,599	2,468	3,333	3,764	4,220	4,494
Europa Orient	1,409	1,729	1,906	1,820	1,900	1,953	2,016	2,167
Resto del Mundo	1,072	1,150	1,208	1,244	1,311	1,345	1,380	1,420
<b>Camiones</b>								
<b>Mundo</b>	<b>15,251</b>	<b>16,035</b>	<b>16,152</b>	<b>15,872</b>	<b>17,547</b>	<b>18,671</b>	<b>19,416</b>	<b>19,818</b>
Europa Occ	1,528	1,647	1,766	1,958	2,118	2,194	2,202	2,137
ALCAN	7,056	7,623	8,086	8,671	9,636	10,130	10,247	10,155
Sudamérica	485	558	590	567	404	467	542	630
Japón	2,404	2,392	2,233	1,781	1,707	1,775	1,917	2,038
Asia-Pacífico*	2,850	2,830	2,450	2,050	2,830	3,171	3,523	3,800
Europa Orient	310	360	395	405	420	484	515	569
Resto del Mundo	618	625	632	440	432	450	470	490

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía

Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)

**Cuadro 6.2 Producción regional de unidades de automóviles y camiones (en miles)**

	Datos Reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001p	2002p
<b>Automóviles</b>								
<b>Mundo</b>	<b>33,735</b>	<b>35,361</b>	<b>37,386</b>	<b>35,851</b>	<b>37,175</b>	<b>39,312</b>	<b>39,785</b>	<b>40,420</b>
Europa Occ	13,180	13,365	14,166	14,214	14,345	14,811	14,844	15,009
ALCAN	8,361	8,147	8,103	8,001	8,255	8,628	8,615	8,733
Sudamérica	1,529	1,739	2,055	1,675	1,369	1,692	1,866	2,199
Japón	7,612	7,864	8,492	8,056	8,100	8,698	8,624	8,329
Asia-Pacífico*	3,667	4,071	4,197	3,445	4,644	4,898	5,175	5,360
Europa Orient	1,779	1,863	2,123	2,200	2,200	2,323	2,391	2,521
Resto del Mundo	93	96	100	110	112	113	120	120
<b>Camiones</b>								
<b>Mundo</b>	<b>15,250</b>	<b>16,005</b>	<b>15,767</b>	<b>15,523</b>	<b>16,634</b>	<b>17,983</b>	<b>18,413</b>	<b>18,576</b>
Europa Occ	1,750	1,827	1,750	2,118	1,927	2,075	2,079	2,020
ALCAN	6,903	7,245	7,683	7,800	9,283	9,897	9,787	9,498
Sudamérica	392	409	535	520	366	467	559	677
Japón	2,585	2,482	2,484	1,994	1,795	1,874	2,026	2,148
Asia-Pacífico*	2,650	3,050	2,279	2,036	2,226	2,600	2,841	3,093
Europa Orient	235	215	245	253	212	225	242	261
Otros	736	777	791	802	825	845	880	880

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía

Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)

\*\* Cifra neta de doble cómputo estimado.

NOTA: Los datos reales pueden comprender algunas estimaciones

**Cuadro 6.3 Ventas de automóviles por países (en miles)**

Países	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Europa O</b>								
Alemania	3,314.1	3,496.3	3,528.2	3,740.3	3,787.8	3,333.2	3,287.6	3,452.0
Italia	1,731.4	1,732.2	2,411.9	2,364.2	2,349.2	2,208.2	2,119.9	2,225.9
Reino Unido	1,945.4	2,025.5	2,170.7	2,247.4	2,197.6	2,219.6	2,130.8	2,173.4
Francia	1,930.5	2,132.1	1,713.0	1,943.6	2,148.4	2,792.9	2,737.1	2,652.4
España	834.4	910.9	1,014.1	1,191.0	1,408.1	1,500.0	1,500.0	1,425.0
Países Bajos	446.4	473.5	478.3	543.1	611.8	581.2	540.5	568.7
Bélgica	358.9	397.4	396.2	452.1	489.6	489.6	448.0	458.4
Suiza	268.0	272.2	270.6	300.4	317.9	302.0	286.7	291.8
Austria	279.6	307.7	275.0	295.6	315.1	302.5	282.3	272.3
Suecia	169.8	180.2	225.3	253.4	295.2	295.2	289.2	292.1
Portugal	201.5	217.9	213.4	248.4	273.2	256.8	247.0	256.8
Grecia	125.4	139.6	162.3	179.0	261.7	301.0	270.9	270.9
Irlanda	86.9	115.1	136.7	145.7	174.2	226.5	226.5	219.7
Dinamarca	135.7	142.3	152.6	158.1	142.3	113.9	109.7	118.1
Finlandia	79.9	95.8	104.5	125.8	136.3	136.3	126.6	112.0
Noruega	90.5	125.0	127.7	118.0	101.1	101.1	99.1	101.1
Luxemburgo	23.2	26.7	27.8	32.1	40.4	40.4	35.2	36.9
<b>ALCAN</b>								
EE. UU.	8,653.4	8,528.1	8,289.5	8,186.1	8,750.0	9,187.5	8,728.1	8,553.5
Canadá	672.8	660.8	739.9	745.5	810.7	891.7	936.3	955.8
México	114.7	200.1	303.5	430.2	463.6	579.4	649.0	688.7
<b>Japón</b>	<b>4,443.9</b>	<b>4,668.7</b>	<b>4,492.0</b>	<b>4,093.1</b>	<b>4,154.1</b>	<b>4,278.7</b>	<b>4,480.1</b>	<b>4,610.9</b>
<b>Asia-Pacífico*</b>								
Corea S.	1,149.4	1,238.9	1,151.3	568.1	910.7	1,065.5	1,232.7	1,326.7
India	360.9	431.1	470.8	482.5	665.8	720.0	780.0	820.0
China	460.9	440.8	506.2	526.0	570.4	616.0	659.2	698.7
Australia	488.4	492.1	540.4	584.4	407.5	510.0	565.0	570.0
Taiwán	413.3	359.5	355.4	360.1	323.5	345.0	380.0	390.0
Malasia	225.0	275.7	307.9	137.7	245.0	280.0	310.0	330.0
Tailandia	160.8	174.4	132.1	46.4	66.6	115.0	155.0	185.0
N. Zelanda	65.7	64.4	58.5	54.2	58.2	57.0	58.5	59.0
Filipinas	71.2	89.0	73.4	33.2	27.6	35.0	50.0	70.0
Indonesia	37.9	43.9	73.2	13.3	11.0	20.0	30.0	45.0
<b>América S</b>								
Brasil	1,144.4	1,405.2	1,544.6	1,195.9	1,001.1	1,141.2	1,336.7	1,581.0
Argentina	279.8	299.2	321.4	322.0	274.0	306.9	338.7	381.0
Venezuela	46.5	36.8	109.0	108.4	60.4	63.4	69.7	82.8
<b>Europa E</b>								
Rusia	790.0	810.0	835.1	845.0	870.0	913.5	959.2	1,052.2
Polonia	265.0	374.6	478.0	520.5	640.2	617.8	624.0	655.2
Rep. Checa	113.9	158.5	173.2	141.2	146.2	140.3	137.5	151.3
Hungría	69.1	74.3	79.8	104.1	129.9	149.3	156.8	161.5
Rep. Eslovaca	24.8	74.9	62.3	68.9	62.1	60.9	63.9	69.0
Eslovenia	61.3	60.1	60.8	67.3	60.0	71.4	75.0	78.0
<b>Otros</b>								
Sudáfrica	236.6	249.9	239.8	203.8	189.4	210.0	225.0	235.0

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)

NOTA: Países enumerados por orden de datos de 1999. Los datos reales pueden comprender algunas estimaciones.

**Cuadro 6.4 Producción de automóviles por países (en miles)**

Países	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Europe O</b>								
Alemania	4,360.2	4,539.6	4,678.0	5,348.1	5,309.2	5,100.0	4,960.0	5,100.0
Francia	1,890.0	2,087.5	2,258.8	2,603.0	2,675.9	2,890.0	2,947.8	2,888.8
España	1,958.8	1,941.7	2,010.3	2,216.4	2,208.7	2,341.2	2,438.7	2,487.5
Reino Unido	1,532.1	1,686.1	1,698.0	1,748.3	1,786.6	1,822.4	1,785.9	1,750.2
Italia	1,422.4	1,318.0	1,562.9	1,378.1	1,410.3	1,400.0	1,370.0	1,350.0
Bélgica	1,168.4	1,144.1	1,005.0	951.2	917.5	1,009.3	1,090.0	1,144.5
Suecia	387.7	367.8	375.7	368.3	385.0	370.0	410.0	420.0
Países Bajos	100.4	145.2	197.2	243.0	265.0	255.0	220.0	250.0
Portugal	73.2	152.6	186.0	181.4	na	na	na	na
Austria	59.2	97.4	97.8	91.3	na	na	na	na
Finlandia	21.4	28.6	33.7	31.1	na	na	na	na
<b>ALCAN</b>								
EE. UU.	6,356.9	6,083.2	5,922.2	5,555.8	5,632.1	5,744.8	5,629.9	5,685.6
Canadá	1,350.9	1,284.9	1,376.9	1,488.6	1,629.4	1,629.4	1,629.4	1,681.9
México	699.3	797.7	854.8	952.9	993.8	1,142.8	1,244.8	1,252.9
<b>Japón</b>	<b>7,612.4</b>	<b>7,863.8</b>	<b>8,492.1</b>	<b>8,055.7</b>	<b>8,100.2</b>	<b>8,586.2</b>	<b>8,513.3</b>	<b>8,221.9</b>
<b>Asia-Pacífico*</b>								
Corea S.	2,003.1	2,264.7	2,308.5	1,625.1	2,361.7	2,409.0	2,460.2	2,521.7
India	388.5	472.5	486.1	498.6	634.8	750.0	790.0	840.0
China	320.6	381.5	481.7	507.0	565.4	633.2	696.5	752.3
Malasia	247.2	293.9	320.0	136.0	249.0	303.0	326.0	340.0
Australia	312.1	327.9	312.0	356.7	321.0	312.0	356.7	321.0
Taiwán	282.0	265.0	269.6	293.1	280.0	285.0	270.0	260.0
Tailandia	135.0	146.6	116.5	32.0	70.0	94.5	139.0	170.3
Filipinas	77.5	94.3	71.8	43.6	21.6	30.2	44.7	56.1
Indonesia	31.6	32.3	27.4	9.5	10.0	18.0	25.0	30.0
<b>América S</b>								
Brasil	1,302.8	1,458.6	1,679.6	1,254.0	1,102.4	1,322.9	1,465.8	1,750.5
Argentina	226.7	269.4	366.5	353.1	224.8	303.5	327.8	364.2
Venezuela	44.1	34.8	83.3	73.3	42.7	47.0	52.4	60.5
<b>Europe E</b>								
Rusia	834.9	867.3	984.0	836.5	904.2	931.4	959.3	1,007.3
Polonia	364.1	442.3	519.8	555.0	640.0	627.2	639.7	658.9
Rep. Checa	193.3	240.0	321.5	373.3	330.0	330.0	336.6	373.6
Rep. Eslovaca	19.7	30.1	40.9	144.7	160.0	160.0	171.2	188.3
Hungría	51.0	63.0	76.7	88.0	112.7	129.6	136.1	140.2
Eslovenia	87.5	89.2	96.0	126.4	105.0	115.5	117.8	120.2
<b>Otros</b>								
Turquía	233.4	207.8	242.8	239.9	222.0	295.3	324.8	341.1

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)

NOTA: Países enumerados por orden de datos de 1999. Los datos reales pueden comprender algunas estimaciones.

**Cuadro 6.5 Ventas de camiones por países (en miles)**

Países	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Europa O</b>								
Francia	357.8	378.0	355.2	398.6	429.1	450.5	459.5	453.6
España	185.4	202.7	242.4	280.1	344.7	355.1	355.1	340.9
Alemania	260.5	249.2	263.9	295.9	324.9	324.9	318.4	305.7
Reino Unido	249.9	256.9	274.2	294.2	288.1	296.7	296.7	290.8
Italia	147.7	152.9	157.6	180.0	196.3	212.0	217.3	212.0
Portugal	70.2	88.6	108.7	124.3	134.8	148.3	154.2	151.1
Países Bajos	66.2	84.1	96.4	114.8	116.7	117.9	114.3	106.3
Bélgica	45.8	48.2	57.1	63.1	72.7	69.8	66.3	66.3
Irlanda	16.3	19.3	23.2	31.4	38.6	42.5	44.2	42.6
Dinamarca	30.7	32.1	35.3	34.4	37.2	38.3	37.9	35.6
Austria	29.2	29.9	30.9	34.6	35.6	36.6	36.6	35.9
Suecia	14.8	21.0	25.7	30.6	35.3	36.7	37.1	35.6
Noruega	38.0	36.8	34.2	33.6	33.0	35.3	36.4	34.9
Suiza	20.1	20.5	21.6	21.6	25.6	27.6	28.2	27.5
Grecia	5.6	10.6	16.7	18.1	23.9	24.5	24.0	22.0
Finlandia	10.6	13.1	16.5	19.5	19.9	18.0	16.0	15.0
Luxemburgo	7.8	2.2	2.4	2.8	3.6	3.7	3.7	3.5
<b>ALCAN</b>								
EE. UU.	6,518.7	6,970.0	7,247.2	7,841.0	8,729.6	9,166.1	9,257.7	9,165.2
Canadá	465.2	518.9	654.3	644.4	690.4	704.2	704.2	690.2
México	71.9	133.8	182.2	213.1	216.1	259.3	285.2	299.5
<b>Japón</b>	<b>2,421.1</b>	<b>2,409.0</b>	<b>2,233.0</b>	<b>1,781.1</b>	<b>1,707.1</b>	<b>1,775.4</b>	<b>1,916.6</b>	<b>2,037.7</b>
<b>Asia-Pacífico*</b>								
China	1,131.4	1,072.1	1,109.7	1,115.3	1,277.1	1,430.3	1,573.3	1,652.0
Corea S.	406.5	405.2	361.6	211.8	362.3	414.1	434.0	455.1
Australia	152.9	158.0	182.1	223.3	244.2	234.8	244.0	241.5
India	223.5	267.2	230.8	122.3	156.8	203.0	213.2	214.6
Tailandia	408.9	414.0	231.1	97.7	151.7	181.8	231.5	278.7
Indonesia	346.5	293.5	319.0	55.5	114.5	141.4	192.9	278.7
Taiwán	129.1	102.3	117.3	113.9	108.0	111.1	115.7	116.1
Malasia	60.8	89.1	96.9	25.5	51.0	65.7	79.1	85.5
Filipinas	53.4	74.0	64.7	43.6	45.8	58.6	72.3	83.6
N. Zelanda	14.9	14.7	12.9	11.8	14.0	13.1	14.5	13.9
<b>América S</b>								
Brasil	326.5	325.3	334.4	300.0	226.2	278.2	329.7	391.6
Argentina	48.2	76.9	104.9	133.4	106.1	84.9	92.3	103.3
Venezuela	42.3	30.2	68.8	67.4	37.4	43.0	49.9	53.4
<b>Europa E</b>								
Rusia	149.0	136.6	192.0	189.6	164.0	169.6	183.2	197.8
Polonia	31.9	50.8	55.3	51.4	65.0	70.0	76.7	89.0
Rep. Checa	26.3	57.3	37.2	56.0	na	na	na	na
Hungría	13.2	13.5	18.7	27.7	27.0	28.6	32.1	35.9
Rep. Eslovaca	4.5	5.9	7.3	8.0	na	na	na	na
Eslovenia	4.3	4.2	4.5	5.0	5.0	6.0	na	na
<b>Otros</b>								
Sudáfrica	139.6	143.1	127.1	110.6	106.4	107.7	120.5	130.0

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)  
 NOTA: Países enumerados por orden de datos de 1999. Los datos reales pueden comprender algunas estimaciones.

**Cuadro 6.6 Producción de camiones por países (en miles)**

Países	Datos reales					Previsión		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Europa O</b>								
España	375.0	470.6	551.8	609.7	470.6	499.2	499.2	479.3
Alemania	307.1	303.3	344.9	378.7	378.3	389.7	381.9	366.6
Francia	288.0	303.1	312.4	341.5	359.8	389.2	396.9	391.8
Italia	244.9	227.4	253.6	290.4	290.8	323.5	331.6	323.5
Reino Unido	233.0	238.3	237.7	227.4	185.9	197.2	197.2	193.3
Suecia	102.5	95.4	126.8	114.5	108.6	116.4	117.5	112.8
Bélgica	104.2	89.9	96.3	114.0	98.9	97.8	92.9	92.9
Portugal	85.7	80.5	81.2	89.6	na	na	na	na
Países Bajos	17.2	17.9	20.4	20.0	19.0	19.8	19.2	17.8
Austria	9.2	8.7	10.2	11.9	na	na	na	na
Finlandia	0.6	0.4	0.4	0.5	na	na	na	na
<b>ALCAN</b>								
EE. UU.	5,634.7	5,749.4	6,192.2	6,379.7	7,423.4	7,720.4	7,566.0	7,263.3
Canadá	1,052.2	1,109.0	1,192.0	1,044.2	1,377.1	1,446.0	1,388.1	1,332.6
México	235.6	421.6	468.4	464.9	482.6	603.3	707.3	780.1
<b>Japón</b>	2,585.0	2,482.0	2,483.6	1,994.0	1,795.3	1,850.0	2,000.0	2,120.0
<b>Asia-Pacífico*</b>								
China	1,114.2	1,074.7	1,076.3	1,120.7	1,265.0	1,391.5	1,502.8	1,592.9
Corea S.	523.3	548.0	509.8	326.4	481.4	520.0	560.0	590.0
Tailandia	398.2	359.8	250.1	126.1	184.0	272.5	321.0	423.0
India	240.7	289.6	260.0	129.2	168.5	200.0	220.0	230.0
Taiwán	124.5	101.2	113.0	117.0	108.0	108.0	100.0	85.0
Malasia	57.1	76.9	89.0	17.5	45.3	60.8	73.2	83.0
Filipinas	29.5	45.7	50.3	35.2	37.9	40.6	41.3	42.5
Indonesia	347.7	290.2	334.0	40.0	30.0	60.0	80.0	110.0
Australia	17.0	15.0	16.0	18.0	16.0	16.0	18.0	19.0
<b>América S</b>								
Brasil	331.5	345.8	387.8	331.6	241.2	289.4	350.4	438.7
Argentina	58.8	43.7	79.8	104.9	80.1	116.1	137.2	158.4
Venezuela	52.3	36.4	69.6	62.4	35.9	41.3	47.7	51.4
<b>Europa E</b>								
Rusia	188.8	173.8	192.0	189.6	164.0	169.6	179.8	190.6
Polonia	30.6	43.9	64.1	60.5	65.0	58.3	61.8	67.3
Rep. Checa	24.4	33.8	48.7	38.5	32.5	33.4	38.9	45.5
Eslovenia	na	0.9	na	na	na	na	na	na
Hungría	2.0	1.7	1.8	2.3	1.4	2.1	2.2	2.4
Rep. Eslovaca	2.9	2.0	1.5	0.8	na	na	na	na
<b>Otros</b>								
Turquía	49.0	69.0	101.6	165.1	102.9	90.0	88.0	90.0

\* Asia-Pacífico no comprende Japón y comprende Oceanía Fuente: EIU (real), FITIM (previsión)

NOTA: Países enumerados por orden de datos de 1999. Los datos reales pueden comprender algunas estimaciones.