



**IMPACTO DEL TERREMOTO Y TSUNAMI DE 2011 EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
JAPONES Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

Astrid Milena Lopera Velásquez

Carolina Andrea Sierra Bedoya.

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2011

**IMPACTO DEL TERREMOTO Y TSUNAMI DE 2011 EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
JAPONES Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

Astrid Milena Lopera Velásquez

Carolina Andrea Sierra Bedoya.

**Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales**

Director (a):

Luis David Delgado Vélez (Esp. Ingeniería Financiera, Magíster en Finanzas)

Línea de Investigación:

Es de tipo cualitativo y cuantitativo por medio de un estudio descriptivo

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2011

Nota de Aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Medellín, Día _____ Mes _____ Año _____

Dedicatoria

A mis Padres y hermanos, quienes a través de sus oraciones, apoyo y palabras de aliento me permiten cumplir y alcanzar una meta más en mi vida.

A Dios, quien me ha acompañado y estoy convencida lo seguirá haciendo por siempre.

A mis amigas que me brindaron su compañía en todo el proceso.

Carolina Andrea Sierra Bedoya

A Dios, que me permitió la luz para prepararme y cumplir la misión que me encomendó.

A mis padres Oscar y Gloria, por su amor y apoyo incondicional.

A mi hermano Juan Camilo y Alejandro, por su lealtad y serenidad que me alientan a la vida.

A mis amigas Carolina Sierra y Diana Ciro, por su ayuda y adorable compañía en mi afán por alcanzar mi sueño.

Astrid Milena Lopera Velásquez

Agradecimientos

A aquellas personas que compartieron con nosotras sus conocimientos para hacer posible la conclusión de esta tesis, especialmente al profesor Luis David Delgado nuestro Asesor durante el proceso, quien nos orientó con sus mejores aportes académicos, ideas y recomendaciones respecto a la investigación.

A Dios por darnos las fuerzas necesarias en los momentos en que más las necesitamos.

A la Institución Universitaria ESUMER sede Medellín por su receptividad y apoyo.

A los docentes de la Universidad por los conocimientos y enseñanzas compartidos durante nuestro proceso de desarrollo profesional.

Resumen

El presente proyecto da a conocer por medio de un análisis de variables macroeconómicas, sectoriales y de comercio internacional, el comportamiento de la economía japonesa en los últimos cinco años, y el impacto en el sector automotriz del terremoto y Tsunami que golpeó fuertemente su economía, después de ser una de sus principales fuentes de exportación y crecimiento en términos económicos, no en vano Japón es el segundo productor de autos a nivel mundial después de China.

Indica que los principales afectados tras el terremoto fueron los fabricantes japoneses, ya que allí se ubican los principales proveedores de componentes críticos para toda la industria automotriz a nivel global, prácticamente todos los fabricantes del mundo tienen algún vehículo que emplea partes fabricadas en Japón.

Debido a ello el comercio mundial se vio afectado por la escases y dependencia de las exportaciones provenientes de Japón, y a pesar de las consecuencias de la catástrofe Japón muestra que tiene un récord ejemplar en capacidad de recuperación a corto plazo.

Palabras clave: Industria automotriz, Economía, Influencia, Comercio Internacional, Japón, Terremoto.

Abstract

The present project discloses through an analysis of the macroeconomic, sectoral, and international trade variables the behavior of the japanese economy in the last five years, and the impact of the Tsunami and earthquake that hit hard the economy on the automotive sector, been this one of the principal export and economic growth fount, not in vain Japan is the second largest producer of cars in the world after China.

It indicates that after the earthquake the most affected were the Japanese manufacturers, due to these are the principal providers of critical components for the global automotive industry, practically all the manufacturers of the world use Japanese pieces for at least one of their vehicles.

Because of this world trade was affected by the scarcity and dependence from Japan's exports, though despite the consequences of the catastrophe, Japan shows a remarkable record for its short term recovery capacity.

Keywords: Automotive industry, Economy, Influence, International Trade, Japan, Earthquake.

Contenido

<u>Lista de figuras</u>	X
<u>Lista de tablas</u>	XI
<u>Lista de Símbolos y abreviaturas</u>	13
<u>Introducción</u>	15
<u>1. Formulación del Proyecto</u>	17
1.1 Antecedentes	17
1.1.1 Estado del Arte	18
1.2 Planteamiento del problema.....	19
1.3 Justificación	20
1.4 Objetivos.....	22
1.4.1 Objetivo general.....	22
1.4.2 Objetivos específicos	22
1.5 Marco metodológico.....	23
1.5.1 Método.....	23
1.5.2 Metodología	23
1.6 Alcances	24
<u>2. Ejecución del Proyecto</u>	25
2.1 Marco Teórico.....	25
2.1.1 Evaluación de las variables macro y microeconómicas en los últimos cinco años.....	25
2.1.2 Evaluación de las variables relacionadas con las ventas, la producción y la comercialización en los últimos cinco años.....	35
2.1.3 Evaluación de las variables relacionadas con el comercio internacional en los últimos cinco años.....	43
2.2 Marco Conceptual.....	47
<u>3. Hallazgos</u>	55
<u>4. Conclusiones</u>	58
<u>5. Bibliografía</u>	59

Lista de Figuras

Ilustración 1. Mapa del Japón.....	25
Ilustración 2. Tipo de Cambio Promedio.....	28
Ilustración 3. Comportamiento del Tipo de Interés.....	31
Ilustración 4. Competencia Mundial GM y Toyota.....	39
Ilustración 5. Ventas netas consolidadas.....	41
Ilustración 6. Tsunami	47

Lista de Tablas

Tabla 1. Crecimiento del PIB (% Anual)	27
Tabla 2. Inflación, Precios al Consumidor (& Anual)	27
Tabla 3. Exportaciones e Importaciones (Millones de U\$)	29
Tabla 4. Deuda del Gobierno Central, Total (% PIB)	31
Tabla 5. Inversión Extranjera Directa, Entradas Netas (Balanza de Pagos, Dólares Corrientes de USA)	32
Tabla 6. Inversiones de cartera, Capital (Balanza pagos U\$)	33
Tabla 7. Total Reservas (incluye oro, US\$ a precios actuales)	34
Tabla 8. Desempleo, Total (% de la población activa total)	35
Tabla 9. Producción Mundial de Automóviles Por País.....	36
Tabla 10. Producción mundial de automóviles por fabrica	36
Tabla 11. Principales productos de exportación de Japón.....	44

Lista de Símbolos y Abreviaturas

Lista de símbolos

%. Indica un número fraccionario tomando como base el 100.

US\$. Denominación de la moneda oficial de Estados Unidos

JPY. Denominación de la moneda oficial de Japón

Lista de Abreviaturas

PIB. Producto Interno Bruto.

JAMA. Asociación Nipona de Fabricantes de Automóviles

GM. Germania Motors

VW. Volkswagen

BM. Banco Mundial

DPA. Agencia Alemana de Prensa

CO₂. Dióxido de Carbono

EE.UU. Estado Unidos

U.E. Unión Europea

CAVR. Certificados de Ahorro de Valor Real

DTF. Depósito a Término Fijo

CDT. Certificado de Depósito a Término

KM². Kilómetros Cuadrados

IPC. Índice de Precio al Consumidor

CIA. Agencia Central de Inteligencia

IED. Inversión Extranjera Directa

OCDE. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

DEG. Derechos Especiales de Giro

VDA. Asociación de la Industria Automotriz de Alemania

AAP. Asociación Automotriz del Perú

Introducción

Japón ha demostrado a lo largo de su historia que hasta en sus peores momentos, después del fin de la Segunda Guerra Mundial y la crisis económica de 2008, es un país que sabe construirse de la nada y afrontar el futuro con determinación. Por eso el presente trabajo de grado es una investigación que describe y analiza como la industria automotriz japonesa una de las más grandes del mundo y de mayor participación en el mercado internacional, se vio afectada luego del terremoto y tsunami de 2011, teniendo en cuenta que ha contribuido de manera importante al desarrollo del país nipón y es una de las que mayor participación tiene en el sector manufacturero mundial.

El trabajo se divide en tres partes: primero presenta un análisis de las principales variables macroeconómicas de Japón y el comportamiento en los últimos cinco años del Producto Interno Bruto, la inflación, precios de los productos, exportaciones, importaciones, el problema de la deuda pública y la apreciación creciente del Yen, para entender de la manera más objetiva el comportamiento de la economía japonesa.

En segundo lugar presenta un análisis de las principales variables sectoriales relacionadas con las ventas, la producción y la comercialización en los últimos cinco años teniendo en cuenta variables como la producción mundial de automóviles, las principales empresas productoras, la escocés de autopartes necesarias para el ensamble de autos, la caída en las ventas, la ruptura de la cadena de abastecimientos y el cierre de las plantas en Japón que contrastan con la necesidad de recuperación inmediata para contrarrestar la fragilidad de la economía en el corto plazo.

Del mismo modo y en tercer lugar, describe como el terremoto y Tunami generó un cambio visible en las tendencias del comercio internacional de autos y autopartes, ya que

con la destrucción de las principales plantas nucleares, productoras y la infraestructura, las marcas líderes a nivel mundial como General Motors (GM) y el grupo alemán Volkswagen (VW) tomaron ventaja y superaron a empresas como la japonesa Toyota en las ventas, desplazándola del primer lugar al tercer lugar a nivel mundial luego de terremoto; y como los países que importaban autos y partes de autos de Japón se han volcado temporalmente a los mercados emergentes para abastecerse retomar las sendas del crecimiento.

La investigación muestra en general como un desastre natural puede influir en la economía de un país y en su desempeño a corto plazo, y como trasciende fronteras a través del comercio internacional causando un efecto de escala mundial.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

- El sector automotriz representa el 19% de la industria manufacturera del país, casi 30 por ciento más que hace diez años; representa una fuente importante de puestos de trabajo 1.050.000 de trabajadores en 2009. El número de trabajadores en el mencionado sector ha aumentado un 4% en la última década. (diario Nikkei, 2011)
- A partir del segundo trimestre de 2010, China superó a Japón como la economía número dos del mundo, título que portaba Japón desde 1968 y que vio como la recesión mundial le restó ímpetu a su crecimiento con una mínima recuperación. El cambio se debe principalmente a que China crece muy rápido e impulsa a la economía global, y Japón no se ha recuperado del estancamiento derivado del colapso de su burbuja inmobiliaria en la década de 1990. (Japon, oficina de gabinete, 2011, 2011)
- La producción de autos en Japón reportó un volumen de 7.9 millones de unidades y un descenso del 31.5% en 2009, es decir fue un año donde fabricó el mismo número de autos que 1997, un retroceso de por lo menos 12 años. Esta caída lo colocó como el segundo productor mundial después de China. (El universal, 2011)
- China, Japón, Estados Unidos, Alemania, Corea del Sur, Brasil, India, Francia, España y México conformaron la lista de los "10 grandes" productores del mundo. La importancia de la producción mundial de estos países radica en que constituyen entre el 74.2% y el 75.5% del ensamble de todo el planeta. (El universal, 2011)
- La Asociación nipona de Fabricantes de Automóviles (JAMA) informó que la producción de vehículos en Japón cayó entre abril y setiembre de 2011, un 18,5% respecto al mismo periodo del año pasado, hasta las 3'902.348 unidades. Las cifras registradas en la primera mitad del año fiscal japonés, representan el primer retroceso durante este periodo en dos años. (Asociacion nipona de fabricantes de automoviles, 2011).

1.1.1 Estado del Arte

Ernst and Young, Firma consultora y una de las mayores empresas de servicios profesionales del mundo publicó en internet, el artículo “Impactos del desastre en Japón para la Industria Automotriz”, en el cual el Líder Global para la Industria Automotriz Michael Hanley, hace referencia a las afectaciones e implicaciones en la industria automotriz después del terremoto y tsunami:

Hanley indica que “se espera por lo pronto que los fabricantes nipones reduzcan en 5% la producción de unidades estimada para este año, para quedar en un total de 8.7 millones de vehículos en comparación con los 9.1 millones proyectados antes del desastre natural”. Indica que la producción de automóviles no se reanuda hasta más o menos el mes de junio ya que las afectaciones tuvieron consecuencias en muchos proveedores de la cadena de suministros y en la infraestructura que complica la movilización de partes y componentes.

Menciona que la producción de automóviles se reanuda para finales de marzo y que la normalidad regresará no antes del mes de junio debido a los daños en las instalaciones de numerosos proveedores y a la infraestructura vías y puertos que complicarán la movilización de componentes en los próximos meses.

Informa que “Para el mercado interno Japonés se espera una caída en ventas a 4 millones de unidades, de las 4.5 millones que se tenían pronosticadas para este 2011, en virtud de que los consumidores en ese país tendrán otras prioridades en los próximos meses, antes de comprar un vehículo.”

Por otra parte indica que se después del desastre “se abrirán oportunidades para otros proveedores que suministren componentes iguales a los fabricantes no japoneses, ya que estos últimos intentarán afectar lo menos posible sus planes de producción y por lo tanto buscar en otro proveedor las autopartes que no puedan conseguir de sus tradicionales proveedores japoneses”

Ernst & Young finalmente indica en su artículo “que los principales afectados fueron los fabricantes japoneses ya que allí se ubican los principales proveedores de componentes críticos para toda la industria a nivel global

como es el caso concreto de las transmisiones ya que, prácticamente todos los fabricantes del mundo tienen algún vehículo que emplea una caja de cambios fabricada en Japón". (Ernst & young, 2011).

1.2 Planteamiento del problema

Japón está asentado en el llamado Anillo de Fuego del Pacífico, una zona de gran actividad volcánica y telúrica, donde tres placas continentales se están frotando constantemente unas con otras y generando una enorme presión sísmica. Producto de esta actividad ocurrió el terremoto y tsunami de 2011 en la región de Tohoku, uno de los mayores centros de producción automovilística del país y que ocasionó enormes daños en su infraestructura, plantas, medio ambiente, economía etc. Japón ahora tiene que enfrentar una recuperación y reconstrucción que según el primer diagnóstico del Banco Mundial costará entre 122,000 y 235,000 millones de dólares que representan del 2.5% al 4% del Producto Interno Bruto (PIB) y un 50% más de lo invertido por el país tras el terremoto de Kobe, en 1995. (El economista, 2011).

“El sector automotriz fue uno de los más afectados tras el terremoto, los grandes fabricantes se vieron sorprendidos por los daños en sus principales plantas, la compañía automotriz Toyota vio afectadas sus operaciones en 12 fábricas (38% de sus coches se produce en el país asiático), Nissan Motor vio afectadas sus operaciones de 4 plantas en el noreste de Japón y Honda Motor, la tercera automotriz de Japón vio afectada sus operaciones en 4 plantas nacionales y 1 centro de investigación y desarrollo”. (CNN, 2011)

Adicional a ello las ventas de automóviles se han visto afectadas especialmente para las automotrices Toyota y Mitsubishi con caídas de alrededor de 46% y 48%, respectivamente y una de las mayores preocupaciones en la industria automotriz ahora es la proveeduría de autopartes que impactó además de Japón a diferentes marcas a nivel mundial, el sismo afectó total o parcialmente a unas 1.000 compañías de autopartes. (Asociación de Concesionarios en Tokio., 2011).

“Los autos tienen hasta 30.000 partes, entre 70 y 80% de las cuales son provistas por cientos de fabricantes Japoneses de partes, un solo tornillo perdido paraliza las líneas de ensamblaje, desata una reacción en cadena en el proceso de manufacturas” (Reuters, 2011).

Las consultoras estadounidenses AIR Worldwide y Egecat en sus informes preliminares sobre el daño económico del sismo calcularon que el impacto del tsunami en la industria automovilística causará pérdidas superiores a los US\$20.000 millones. Que las infraestructuras dañadas suman US\$30.000 millones o más, y US\$10.000 millones por pérdidas en instalaciones de puertos y de barcos (Effe, 2011)

Pues bien, el sector automotriz representa el 19% de la industria manufacturera del país, casi 30% más que hace diez años;(diario Nikkei, 2011) y el terremoto sin duda desafió su posición ahora los fabricantes de autos japoneses tendrán que concentrar sus esfuerzos en reconstruir sus plantas locales y recuperar su mercado, dando temporalmente a sus rivales de Estados Unidos, Corea del Sur y Europa oportunidades de sacar ventaja en otros lugares, especialmente en los mercados emergentes incluyendo a China e India.

La siguiente pregunta establece la problemática que irá resolviendo esta investigación:

- ¿El sector Automotriz Japonés se vio afectado tras el terremoto y Tsunami de 2011?

1.3 Justificación

Este proyecto fue realizado con el propósito de dar a conocer por medio de un análisis sectorial y del comercio internacional el comportamiento de la economía japonesa en los últimos cinco años y el impacto en el sector automotriz del terremoto y Tsunami que golpeó fuertemente su economía. Hemos querido presentar una Descripción, sobre las características principales de la economía japonesa.

El proyecto entregará información útil y detallada sobre los aspectos más relevantes que han afectado la industria automotriz, y cómo ha influido en el comercio internacional después de ser una de sus principales fuentes de exportación y crecimiento en términos económicos, tanto en el mercado interno como en el mundial, no en vano Japón es el segundo productor de autos a nivel mundial después de China.

Esta investigación aportará un grano de arena a las bases ya sustentadas sobre la historia reciente de la nación japonesa denominada como el Cisne Negro, y comprendiendo cómo a pesar de las consecuencias de catástrofes tiene un récord ejemplar en capacidad de recuperación; esta nación tiene el tercer Producto Interno Bruto más grande del planeta y ha repercutido en las demás economías a nivel mundial, principalmente, por ser un importante proveedor de partes y componentes para diferentes industrias alrededor del globo.

Otra de las razones que nos llevó a desarrollar la investigación además de registrar el impacto económico del desastre en la economía mundial y sector automotriz, fue a través de la lectura entender el aspecto social, la enseñanza que nuevamente dejó Japón al resto del mundo con aspectos como la calma, pues no hubo ni una sola imagen de llanto exagerado; la dignidad, con una disciplinada búsqueda de agua y comida y ni una sola mala palabra, la habilidad de los arquitectos con muchos edificios que se afectaron pero no cayeron. El sacrificio, donde más de cincuenta trabajadores se quedaron para echar agua de mar sobre los reactores nucleares sin importar el riesgo para sus vidas; el entrenamiento, Japón demostró una magnífica moderación y sin duda un ejemplo para el mundo.

El desarrollo de este proyecto también nos ha dado la oportunidad de poner en práctica conocimientos adquiridos en nuestro proceso de formación y profundizar en múltiples conceptos relacionados con nuestra carrera, algunos de ellos de manera general y otros más específicos, servirá como fuente de consulta para la realización de otras investigaciones y como material de apoyo para personas que quieran ampliar sus conocimientos sobre el tema, adicional a ello nos permitirá optar a nuestro título profesional uno de los mayores logros obtenidos hasta ahora.

Todos estos aspectos relacionados con la investigación nos han supuesto una motivación y un reto muy importante, nos han permitido avanzar y afianzar nuestro conocimiento y capacidad para desarrollar de estudios sobre temas específicos y prácticos en este campo del conocimiento.

1.4 Objetivos

1.4.1 *Objetivo general*

Determinar el impacto del Tsunami 2011 en la economía japonesa y su influencia en el Sector Automotriz, a través del análisis macroeconómico, sectorial y la evaluación de las variables más relevantes del comercio internacional.

1.4.2 *Objetivos específicos*

- Determinar los cambios más significativos en la economía japonesa ocasionados por el desastre natural tsunami 2011, analizando el comportamiento de las variables macro y microeconómicas en los últimos cinco años.
- Evaluar el impacto del desastre natural tsunami 2011 en el sector automotriz japonés y toda la industria asociada, a través del análisis de las variables relacionadas con las ventas, la producción y la comercialización en los últimos cinco años.
- Evaluar el comportamiento del sector automotriz y toda la industria asociada, a través del análisis de las variables relacionadas con el comercio internacional en los últimos cinco años.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método que se utilizará para abordar el objeto de estudio, es el análisis y descripción a través de las variables macroeconómicas, variables sectoriales y del comercio internacional, apoyados en las teorías desarrolladas en economía internacional, finanzas internacionales, geopolítica, prospectiva y Distribución Física Internacional.

1.5.2 Metodología

Recolección de información Secundaria: Se realizará la investigación principalmente a través de internet y textos técnicos que contienen gran parte de la información, datos y estadísticas necesarias para analizar el comportamiento del sector automotriz japonés y su influencia en el comercio internacional

Recolección de información Primaria: Existe la posibilidad de visitar varias Universidades de la ciudad para consultar las opiniones de los expertos en las diferentes áreas de los negocios internacionales, para complementar el análisis.

1.6 Alcances

El trabajo realiza un análisis en el cual se evalúa el comportamiento del sector automotriz de Japón y su influencia en el comercio internacional durante el periodo comprendido entre los años 2007 y 2011.

Se fundamenta en información recolectada a través artículos de prensa, investigaciones de mercado, y opiniones de expertos sobre la industria automotriz mundial, identificando la evolución del sector a nivel mundial y su tendencia a corto plazo.

El trabajo sirve como soporte para futuras investigaciones respecto al desempeño del sector automotriz japonés dentro de un determinado período.

Esta investigación permitirá convertir la información en conocimiento para el lector.

2. Ejecución del Proyecto

2.1 Marco Teórico

2.1.1. Evaluación de las variables macro y microeconómicas en los últimos cinco años

Ilustración 1. Mapa del Japón



(Maps of World, 2011)

El archipiélago japonés está compuesto de cuatro grandes islas -Hokkaido, Honshu, Shikoku y Kyushu con un área total de 378.000 km². Están ubicadas sobre el Continente Asiático en el Océano Pacífico. El terreno montañoso del

país, proporciona sólo una limitada área de tierra cultivable, los campos de cultivo componen el 11.9% de la superficie total de la nación, con un 1.7% para huertos y 1.4% para terrenos de pastoreo Y los bosques que componen el 66.8%.

El clima de Japón es templado, cada estación cuenta con sus propias características, la temporada de lluvias es a principios de verano (junio-julio), y el periodo de tifones que ocurre también en el verano alcanzando su máximo punto en el otoño. Las islas japonesas se hallan constantemente interactuando con los volcanes y las zonas sísmicas del área Circum-Pacific, que registra más temblores que cualquier otro país en el mundo. Cada año, sólo en el área de Tokio, ocurren alrededor de 40 o 50 temblores detectables por el hombre, mientras que los destructivos ocurren uno cada dos años en algún lugar del país. A lo largo de la nación y de sus alrededores pueden ocurrir hasta 7.500 temblores. (Embajada Japón en Uruguay, 2011).

La población japonesa asciende a casi 127 millones de habitantes, la capital y ciudad más poblada es Tokio, con cerca de 13 millones de personas. Su Gobierno es una Monarquía Constitucional y el idioma oficial de Japón es el japonés que tiene varios dialectos, es decir, distintos modos de hablarse a lo largo del territorio, la lengua franca de Japón es una forma llamada *hyōjungo* que literalmente significa 'lenguaje estándar' y que está basada en el habla de Tokio.

Económicamente Japón es una de las naciones más desarrolladas, la fabricación es uno de los puntos fuertes, el país cuenta con pocos recursos naturales y una característica comercial de las compañías japonesas consiste en importar materias primas para luego ser transformadas en productos acabados, los cuales se destinan al mercado interior o a la exportación.

Su economía es una de las más grandes del mundo con aproximadamente un 14% del PIB mundial que representa casi la tercera parte de la economía asiática. "Tras permanecer 42 años detrás de Estados Unidos, su economía ha sido desplazada por la China del segundo puesto del ranking mundial. No obstante el PIB de Japón creció un 3,1% durante 2010 como muestra la tabla

2, pero en el mismo periodo el de China creció un 10,3%, logrando desplazarlo con gran facilidad. (FMI, El país., 2011).

En el 2011 y según las estimaciones del Banco de Japón se espera que el PIB japonés tenga un crecimiento a pesar del terremoto y tsunami, del 0,3% en el año fiscal 2011, un 2,2% en 2012 y un 1,5% en 2013. (Banco de Japón, 2011)

Tabla 1. Crecimiento del PIB (% Anual)

Country Name	2006	2007	2008	2009	2010	TENDENCIA
Japón	2,0	2,4	-1,2	-6,3	3,1	

(Banco Mundial)

Su economía ha tenido una leve recuperación, sin embargo sigue siendo frágil principalmente por la deflación persistente que rodea el -0,7% como muestra la Tabla N° 2, el descenso en los precios ha provocado efectos negativos en las empresas, recortes de personal, reducción en la inversión de equipos y ha disminuido las ganancias empresariales. Esta desaceleración de la demanda interna no ha permitido que el crecimiento se mantenga, sumado a ello el impacto del Tsunami y Terremoto provocó una caída de las exportaciones debido a los daños ocasionados en la infraestructura, a la pérdida de producción nacional industrial, de la cosecha agrícola por las preocupaciones sobre la contaminación radioactiva y los problemas de suministros de componentes, generando una escasez interna y una necesidad de importar para facilitar la reconstrucción y abastecimiento en el país.

Tabla 2. Inflación, Precios al Consumidor (& Anual)

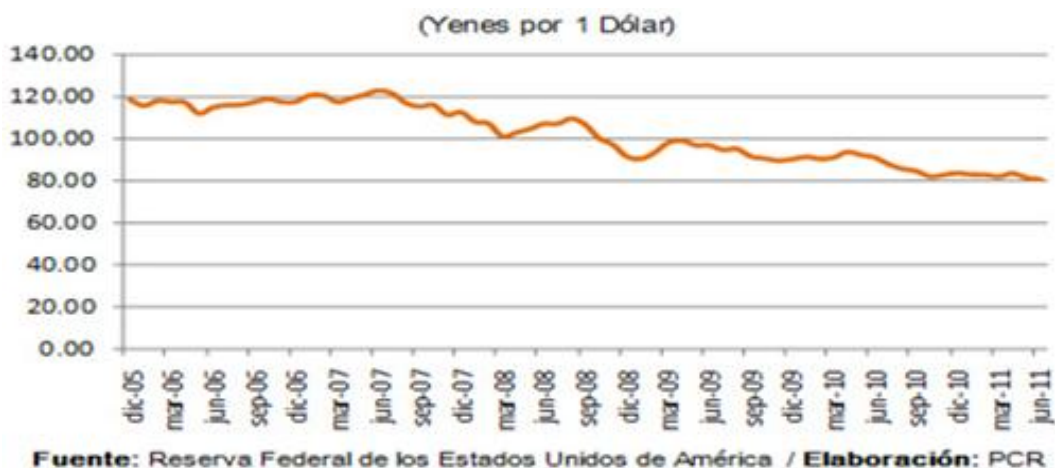
Country Name	2006	2007	2008	2009	2010	TENDENCIA
Japón	0,2	0,1	1,4	-1,4	-0,7	

(Banco Mundial)

Uno de los pilares fundamentales para la economía japonesa es su moneda el yen, tiene como característica principal la casi ininterrumpida apreciación desde el 2007 frente al dólar y otras monedas como el euro, el promedio anual se mantiene en 1 dólar = 87,75 JPY como lo muestra la Ilustración N° 2, esta apreciación se ha dado principalmente por el miedo que tiene la sociedad japonesa de endeudarse tras la crisis de 1985 y que ha conducido a un consumo limitado, a ahorrar mucho más de lo que se invierte, a influir en los precios de los productos nacionales porque son menos competitivos y a que las ganancias resultado de las exportaciones principalmente de productos industriales sean menores, obligando a las empresas exportadoras a bajar sus expectativas de crecimiento, es decir la apreciación del yen ha generado por años presiones deflacionistas que influyen en el consumo doméstico y en general en el funcionamiento de la economía.

“Luego del terremoto el yen se sigue apreciando principalmente por la demanda de las empresas nacionales y las aseguradoras, que tratan de comprar yenes para pagar los daños del terremoto, las fluctuaciones en los mercados financieros y de divisas que han encarecido al yen con respecto al dólar y el euro. También porque los inversores japoneses quieren invertir nuevamente en el país por la hostilidad mundial y lo hacen comprando yenes, una moneda refugio y un activo que da estabilidad sin grandes variaciones”.

Ilustración 2. Tipo de Cambio Promedio



“Japón, de acuerdo con World Factbook 2010 de CIA es el 5º país exportador mundial con 735,8 millones de dólares (2010 estimación). Sus mejores clientes son China (con un 18,88 %), EE.UU. (un 16,42%), Corea del Sur (un 8,13), Taiwán (un 6,27) y Hong Kong (con un 5.49%, 2009). Los productos más exportados por Japón son equipos de transporte, vehículos, semiconductores, maquinarias eléctricas y productos químicos”. (Instituto valenciano de la exportación, 2011)

El año 2011 las exportaciones se han visto afectadas ya que las empresas japonesas han tenido que lidiar con cortes energéticos luego del daño causado por la infraestructura del país por el terremoto y el tsunami y a la revaluación del Yen ya que exportar se ha vuelto más costoso para las empresas.

“En cuanto a las importaciones, Japón es el 5º país importador del mundo con 639.800 millones de dólares (2010 estimación). Importa principalmente productos de China (22,2 %), EE:UU. (10,96%), Australia y Arabia Saudita (5,29 %), Emiratos Árabes Unidos y Corea del Sur (3,98%), Indonesia (3,95%) (2009)”. Entre los productos más importados figuran maquinarias y equipos, combustibles, productos alimenticios”. (Instituto valenciano de la exportación, 2011)

En año 2011 las importaciones se han incrementado principalmente por el desabastecimiento surgido luego del terremoto y tsunami de productos para la industria, reflejando un cierto efecto también por la sustitución de bienes domésticos por productos importados.

Tabla 3. Exportaciones e Importaciones (Millones de U\$)

Año	Exportaciones	Importaciones
2006	550.500	451.100
2007	678.000	573.000
2008	746.500	708.300
2009	516.300	490.600
2010(est)	735.800	636.800

Fuente: <https://www.cia.gov> Actualización febrero de 2010


De otro lado, Japón intenta poner freno a su gran deuda pública que inició a finales de los años 80 cuando tuvo lugar el estallido de la burbuja financiera e inmobiliaria, desde entonces viene aumentando y ahora se acerca al 200% del PIB en 2011(ver Tabla N° 4). Si se tiene en cuenta que el valor del PIB de Japón para 2010 rodeaba los 5,5 billones de dólares, la deuda pública nipona es casi el doble del valor de su economía, lo que la convierte en la más alta de los países industrializados seguido por Italia y Estados Unidos. (Ministerio Finanzas Japón, 2011).

“La agencia de calificación crediticia Moody's ha rebajado la nota de la deuda soberana japonesa y ha recortado su calificación de la deuda pública de Aa2 a Aa3 basándose en el abultado déficit presupuestario del país asiático y en su excesiva acumulación de deuda desde la recesión global de 2009, agravada debido al terremoto del mes de marzo y la posterior crisis nuclear” (Moody's, agencia, 2011)

La tendencia se debe al alto nivel de gastos públicos y a la emisión de títulos estatales que supera los ingresos tributarios del presupuesto, después del terremoto, Japón tiene la necesidad de volver a crecer para aumentar sus ingresos y controlar un déficit fiscal que ya se ha convertido en crónico. “El terremoto y tsunami le costará adicionalmente unos 300.000 millones de dólares, cifra que tiende a aumentar si se tienen en cuenta la paralización de las industrias más importantes del país que todavía se mantiene en algunas zonas”. (Oficina del gabinete de Japón, 2011)

El Gobierno Central de Japón ha tomado medidas intentado controlar sus gastos estatales a través del recorte en los gastos del personal público y de las instituciones dependientes del gobierno central, pero en realidad no parece haber mucho espacio para la solución del déficit en este terreno, pues el gasto en empleo público proporcional a la población es mucho más bajo en Japón que en la mayoría de países OCDE. La tendencia a pesar de las medidas continúa en aumento.

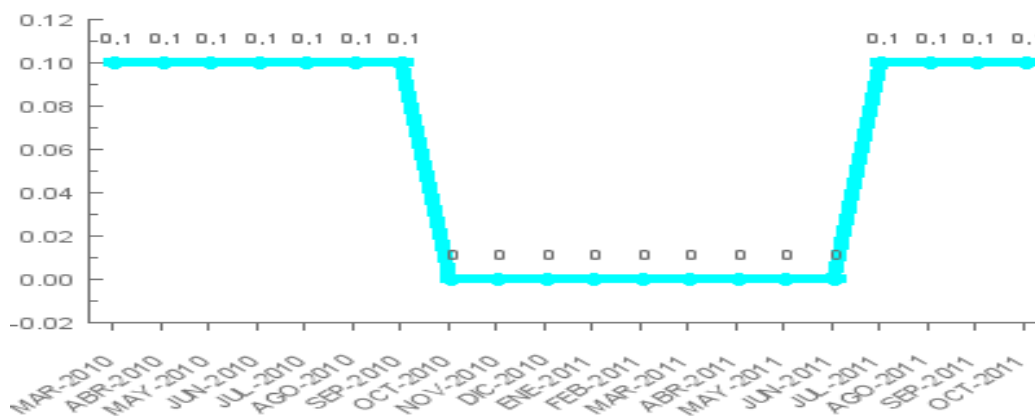
Tabla 4. Deuda del Gobierno Central, Total (% PIB)

Country Name	2006	2007	2008	2009	2010	TENDENCIA
Japón	151,3	149,6	157,8	174,4	200,0	

(Banco Mundial)

El Banco Central de Japón intenta apuntar a la estabilización y reactivación económica, a contrarrestar la persistente deflación a través de la estabilización de los precios en el corto y mediano plazo, después del terremoto a reactivar la producción y el crecimiento en las exportaciones tras el impacto en la cadena de abastecimiento, pero a un ritmo moderado ya que las condiciones fiscales del país no mejorarán en los dos próximos años y el alto nivel de ahorro privado permitirá mantener los tipos de interés en el 0,1% muy bajos en el futuro cercano (ver Ilustración N° 3).

“Desde diciembre de 2008, los tipos de interés de Japón han permanecido entre el 0 y 0,1%, un nivel excepcionalmente bajo que se ha complementado desde entonces con inyecciones de liquidez a bajo interés para estimular el gasto de empresas y familias”.
(Banco de Japón, 2011)

Ilustración 3. Comportamiento del Tipo de Interés

(Banco Mundial)

En los últimos años la inversión extranjera directa en Japón también ha presentado fluctuaciones desde 2006 cuando presentó un valor negativo de - 6.8 millones de dólares y pasó a tener el récord histórico en 2008 con 24,5 millones de dólares, para nuevamente pasar en 2009 a 11,8 millones de dólares. Esta disminución de casi el 50% sido el resultado del fuerte descenso de la inversión de EE.UU (-80%), principal inversor del país nipón hasta esa fecha. En 2010 la inversión extranjera directa alcanzó los - 1,3 millones de dólares, pasando a ser la Unión Europea uno de los principales inversores con una participación cercana al 80%. (Embajada de España en Japón, 2010)

La inversión posee una importancia baja a pesar de los esfuerzos del gobierno para atraerla, la complicada regulación en determinados sectores y los altos costes de instalación son los principales factores que han impedido la entrada de IED en el país. La mayoría de las inversiones extranjeras en Japón suelen realizarse en el sector de servicios como la banca, los seguros, hostelería, inmobiliarias, etc., que siempre están abierto a procesos de liberalización, desregularización.

Tabla 5. Inversión Extranjera Directa, Entradas Netas (Balanza de Pagos, Dólares Corrientes de USA)

Country Name	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	TENDENCIA
<u>Japón</u>	-6.783.580.858	22.180.067.084	24.551.812.047	11.834.116.165	-1.358.906.189	

(Banco Mundial)

Por su parte la inversión en cartera de Japón es un aspecto relevante ya que ha venido en ascenso en los últimos años, los inversionistas de cartera no participan de manera directa, invierten enormes cantidades en paquetes accionarios y obligaciones de otros países entre ellos los títulos del Tesoro de EEUU, en los cuales la

participación de Japón es del 13% del total de los títulos, que ascendieron en enero de 2011 a 885.900 millones de dólares, situando a Japón en segundo lugar en la lista de poseedores extranjeros, detrás de China (1,15 billones de dólares). (Real instituto el cano, 2011)

La inversión extranjera en cartera de Japón es considerable y continuará creciendo a medida que más empresas coticen sus acciones y capital en los mercados de capital extranjeros (Ver Tabla N° 6).

Tabla 6. Inversiones de cartera, Capital (Balanza pagos U\$)

Country Name	2006	2007	2008	2009	2010	TENDENCIA
Japón	71.437.018.626\$	45.454.662.461\$	-69.691.958.099\$	12.431.905.924\$	40.328.237.340\$	

(Banco Mundial)

Las reservas internacionales de Japón que en 2011 alcanzan los 2,45 billones de dólares y continúan con una tendencia ascendente, son las segundas más grandes del mundo después de las de China con US\$3,04 billones de dólares. El 65% se denomina en dólares, 26% en euros, 5% en libras esterlinas y otro 3% en yenes japoneses. Sus activos incluyen bonos del Tesoro de Estados Unidos, depósitos en bancos centrales extranjeros, oro y derechos en el Fondo Monetario Internacional (FMI). (Banco central de Rusia, 2011)

Japón posee y utiliza las reservas principalmente para cumplir con compromisos internacionales como la amortización de la deuda exterior y pago de intereses. Las reservas le han permitido tener un nivel adecuado de liquidez internacional que le permiten eventualmente enfrentar choques externos originados por los términos de intercambio o por pánicos financieros.

Las reservas han sido una estrategia de gran utilidad para la economía japonesa en medio del contexto internacional ya que a pesar de la alta turbulencia e incertidumbre originada por la crisis de 2008 les ha permitido mantener la estabilidad macroeconómica y emprender el retorno al camino del crecimiento

Tabla 7.Total Reservas (incluye oro, US\$ a precios actuales)

Country Name	2006	2007	2008	2009	2010	TENDENCIA
Japón	895.321.272.120\$	973.296.745.643\$	1.030.762.756.764\$	1.048.991.124.290\$	1.096.068.589.804\$	

(Banco Mundial)


La crisis internacional de 2008 redujo las exportaciones de Japón y provocó en 2009 un incremento de un punto porcentual en el indicador de desempleo (ver Tabla N° 8), a partir de esta fecha el desempleo en Japón ha tenido irregulares reducciones e incrementos en gran medida por la fluctuación del mercado laboral.

“La tasa de desempleo en Japón para 2011 se sitúa alrededor del 4,9%, con una leve variación respecto a diciembre de 2010 según informó el Gobierno japonés, quien indica que a pesar del leve incremento se mantiene una tendencia a la recuperación en el mercado de trabajo, y aunque advirtió de que la tasa sigue siendo alta Japón tiene unos niveles muy bajos en comparación con otras economías industrializadas.” (Gobierno Japonés, 2011)

El número de personas con empleo en Japón aumentó en abril de 2011 hasta 59.94 millones, 70.000 más que el mismo mes del año anterior y perdieron su empleo a causa de despidos o por bancarrotas cerca de 180.000 personas, mientras que otras 10.000 lo abandonaron de forma voluntaria. La cifra de desempleo de abril no tiene en cuenta los datos de las provincias de Miyagi, Iwate y Fukushima, las tres más devastadas por el terremoto y el tsunami que asolaron el noreste japonés el 11 de marzo. (Gobierno Japonés, 2011)

El envejecimiento de la población también es un hecho preocupante, la población en capacidad de trabajar se está reduciendo considerablemente dada la tasa baja de natalidad y la poca inmigración, se estima que en el 2050 la población de Japón se reducirá de los 127 millones de habitantes a los 100 millones. (Pricewaterhousecoopers, 2011)

Tabla 8. Desempleo, Total (% de la población activa total)

Country Name	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	TENDENCIA
<u>Japón</u>	4,1	3,9	4,0	5,0	5,1	

(Banco Mundial)

2.1.2 Evaluación de las variables relacionadas con las ventas, la producción y la comercialización en los últimos cinco años.

En cuanto a la producción, comercialización y ventas, cabe destacar que la industria automotriz mundial ha tenido un liderazgo que va aumentando cada vez más, la consultora PricewaterhouseCoopers (PwC) “estimó que para el cierre del año 2011 la producción mundial de automóviles tendrá un crecimiento del 6,2% con un total histórico de 75 millones de unidades en comparación a los 70,9 millones de vehículos producidos en el año 2010”. Este crecimiento se debe a la recuperación de los grandes productores, al dinamismo del mercado chino y al crecimiento global de las firmas más importantes. (Pricewaterhousecoopers, 2011)

En la tabla N°9 y N°10 se puede observar los países y compañías mayores productoras de automóviles a nivel mundial en el año 2010.

Tabla 9. Producción Mundial de Automóviles Por País.

PRODUCCION MUNDIA DE AUTOMOVILES 2010		
PAISES	UNIDADES PRODUCIDAS	PORCENTAJES DE CRECIMIENTO
China	13.790.994	48,30%
Japón	7.934.516	-31,50%
Estado Unidos	5.708.852	-34,30%
Alemania	5.209.857	-13,80%
Corea del Sur	3.512.926	-8,20%
Brasil	3.182.617	-1%
India	2.632.694	12,90%
España	2.170.078	-14,80%
Francia	2.047.658	-20,30%
Mexico	1.561.052	-28%

(País & El país de España, 2010)

Tabla 10. Producción mundial de automóviles por fábrica

PRODUCCION MUNDIA DE AUTOMOVILES 2010	
FABRICAS	UNIDADES PRODUCIDAS
Toyota-Daihatsu-Hino	7.234.000
General Motors	6.459.000
Grupo Volkswagen	6.067.000
Hyundai-KIA	4.646.000
Ford	4.415.000
FIAT-Chrysler	3.419.000
PSA Peugeot Citroën	3.042.000
Honda	3.013.000
Nissan	2.745.000
Suzuki	2.388.000
Renault-Dacia-Samsung	2.296.000
Daimler	1.448.000
Chana Automobile Liability	1.426.000
BMW	1.258.000
Mazda	985.000

(FMI, El país., 2011)

Toyota se había propuesto vender para el año 2010 una cantidad de 10 millones de vehículos, pero con la crisis financiera ocurrida en el mundo durante los años 2008 y 2009, las ventas sufrieron una caída importante reportando una pérdida neta anual de 4.2 billones de dólares que en traducción son 1,34 millones de unidades y vendiendo 7.56 millones de unidades, convirtiéndose así en la fábrica de automóviles que más se vio afectada por esta crisis que comenzó en el año 2007. Tras esta crisis Toyota se vio obligado a retirar más de 8 millones de dólares en automóviles y camiones en todo el mundo por lo cual le toco detener la producción y ventas de la empresa. (Fortuna Web, 2011)

Luego del terremoto y Tsunami de 2011, los grandes fabricantes a nivel mundial y especialmente los nipones tendrán que concentrar sus esfuerzos y recursos en la reconstrucción de sus plantas locales, dando oportunidades a sus rivales de Estados Unidos, Corea del Sur y Europa de sacar ventaja en otros lugares, especialmente en los mercados emergentes donde la producción de automóviles se está hundiendo debido a la escasez de autopartes que requiere la cadena de suministros para operar.

Toyota, la mayor fabricante de automóviles del mundo, vio afectada su producción luego del terremoto con una disminución del 74,5% en comparación con el mismo mes del año pasado, la producción japonesa de Honda cayó 81%, mientras que Nissan registró un descenso del 48,7% en sus fábricas. Los fabricantes de automóviles de Japón se han enfrentado a la escasez de piezas producto del terremoto y el tsunami, la cadena de suministro del país y los fabricantes más importantes de automóviles se han visto obligados a suspender o reducir la producción en sus fábricas por los inconvenientes derivados del desastre natural. (News, BBC, 2011)

Varios de los principales proveedores de Toyota y los contratistas se tambalean al borde de la quiebra ya que sus pedidos se redujeron casi a cero. La disminución repentina de Toyota en la producción, en los trabajadores, proveedores y otros negocios que dependen de una fuerte y saludable Toyota, fue llamado "shock de Toyota". Término utilizado también para describir el hecho de que incluso Toyota no iba a escapar de los

problemas grandes de tiempo asociados con la crisis económica mundial. (Fortuna Web, 2011)

Toyota tiene fábricas y ensambladoras ubicadas en Japón, Australia, India, Sri Lanka, Canadá, Indonesia, Polonia, Sudáfrica, Turquía, Colombia, el Reino Unido, Estados Unidos, Francia, Brasil, Portugal, Argentina, República Checa República Dominicana, México, Malasia, Tailandia, Pakistán, Egipto, China, Vietnam, Venezuela, Filipinas y Rusia.

Las ventas de vehículos Toyota cayeron detrás de GM y Ford después del terremoto y tsunami y en los Estados Unidos se vio afectado por la escasez de piezas debido a que la mayoría de estas piezas eran fabricadas en Japón.

El Sistema de Producción que implementa la Toyota es una metodología basada en Manufactura Esbelta, cuyo objetivo principal es reducir el desperdicio y aplicar el Justo a Tiempo (Just in Time) en el proceso de producción, pero de igual manera eliminar todos los elementos innecesarios en el área de producción, utilizados para alcanzar reducciones de costos, cumpliendo con las necesidades de los clientes a los costos más bajos posibles para poder competir con facilidad en el mercado y obtener valor agregado. (Rodriguez, 2008)

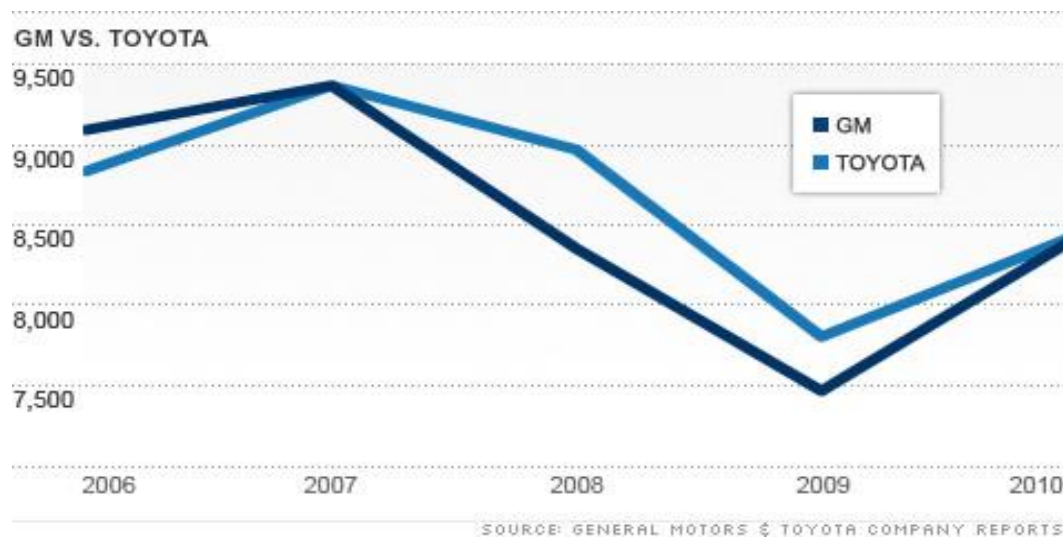
A Toyota recuperarse después de este desastre natural le costó la producción de 550.000 vehículos en Japón y 350.000 vehículos en el extranjero. La producción alcanzó 90 por ciento de los niveles anteriores al desastre, en junio y 100 por ciento en julio. En principio Toyota había desaparecido 150 especies de las partes. En mayo ese número se había reducido a 30. (Facts and details, 2011)

Toyota en general ha incrementado su participación en el mercado mundial a través de los años, la clave de éxito ha sido la habilidad y la previsión de sus dirigentes en aspectos tales como la investigación de mercado, ventas, ingeniería de producción, finanzas y relaciones laborales.

De otro lado, la gran competencia que hay entre La Toyota y GM General Motors empezó por qué Toyota le quito el primer puesto a GM como la primera empresa automotriz en el año 2008, esto ocurrió porque durante este año las ventas de autos cayeron y Toyota vio en ese instante la oportunidad de mercado logrando así desplazar a su actual gran competidor, desde ese momento GM ha inventados nuevas estrategias y nuevo lanzamientos de vehículos competitivos en el mercado para lograr recuperar su primer lugar como la principal empresa automotriz, tan buen trabajo ha desempeñado que en el año 2010 casi alcanza a Toyota por menos de 28.000 vehículos, pero en primer trimestre del 2011 logro adelarlo vendiendo 2.200 millones de vehículos y un aumento del 11% recuperando así su primer lugar. (Isidore, 2011).

La Ilustración numero N° 4 muestra la competencia mundial en ventas de autos entre GM y Toyota desde el año 2006 hasta el 2010.

Ilustración 4. Competencia Mundial GM y Toyota



(CNN, 2011)

Nissan Motors Co por su parte fue establecida en 1933 y fue pionero en la fabricación de automóviles, esta empresa cuenta con fábricas y ensambladoras en la mayor parte del mundo, las cuales están ubicadas en Japón, India, Brasil, Indonesia, Irán, Malasia,

México, Marruecos, Egipto, Paquistán, Filipinas, Sudáfrica, España, Tailandia, China, Reino Unido, Estados Unidos y Rusia.

Casi 70 años después, Nissan se ha convertido también en uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo, con una producción anual promedio de 2,4 millones de unidades, lo que representa un 4,9 por ciento del mercado global. En el plano interno, la compañía vende 774.000 vehículos anualmente, colocándose en segundo lugar detrás de Toyota Motor Corporation. Alrededor del 35 por ciento de los vehículos de Nissan se venden en Japón, el 25 por ciento en los Estados Unidos, y el 20 por ciento en Europa. En el mercado norteamericano, los modelos superiores de la compañía incluyen el Infiniti, Maxima, Altima, Sentra y coches de pasajeros, la minivan Quest, la camioneta pickup Frontera, y el vehículo deportivo Pathfinder utilidad. Después de perder dinero en la mayoría de la década de 1990, Nissan entró en una alianza global con Renault SA en marzo de 1999. (Facts and details, 2011).

Nissan cuenta con un 13% de participación en el mercado nacional de Japón frente al 46% de Toyota pero aspirando a llegar para el año 2013 con una participación del 15%.

“Nissan durante los años 2008-2009 presentó pérdidas de \$ 2,3 mil millones durante la crisis financiera global, por ellos las ventas anuales de la empresa cayeron un 9,5 por ciento que es igual a 3,41 millones de vehículos, por lo cual Nissan respondió a esta crisis con la reducción de su fuerza laboral en todo el mundo y con ellos obtuvieron en marzo del año 2009 un aumento en su producción del 85%”. (Facts and details, 2011)

A pesar de que el terremoto de Japón afectó significativamente las operaciones de Nissan, después de un corto tiempo alcanzó los niveles de producción que manejaba antes del desastre, demostrado una vez más la experiencia que tiene en la recuperación de resultados a corto plazo, tanto así que después de este desastre obtuvieron ventas de 6 millones de unidades de las cuales 2,37 millones fueron en Japón y los 3.63 millones de unidades restantes en el resto del mundo. (Yokohama, 2011)

Honda Motor Company, Limited, es otra corporación multinacional japonesa del sector de la ingeniería y la automoción. Esta corporación fabrica principalmente coches y

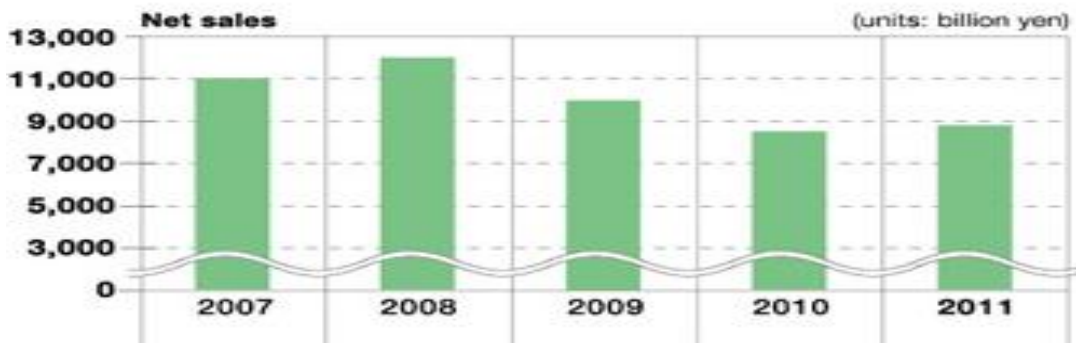
motocicletas, tras superar a Nissan se ha convertido en el segundo fabricante de automóviles más grande de Japón. Honda también produce una larga lista de productos; camiones, scooters, robots, motores, generadores eléctricos, motores marinos, maquinas corta césped, elementos aeronáuticos y otros vehículos. La línea de automóviles de lujo de Honda para Norteamérica y China lleva la marca Acura. Recientemente también se han aventurado con la fabricación de bicicletas de montaña (mountain bikes).

Honda es el fabricante de motores más grande del mundo, y produce más de 14 millones de motores de combustión interna cada año y cuenta con una sede en Tokio, Japón. Sus acciones se cotizan en las bolsas de Tokio y de Nueva York, y se cambian en Osaka, Nagoya, Sapporo, Kyoto, Fukuoka, Londres, París y Suiza.

Cuenta con una gran cantidad de empresas y ensambladoras a nivel mundial las cuales están ubicadas en Estados Unidos (Los Ángeles), Canadá (Toronto), México, Japón, Brasil, Perú, Argentina, Alemania, Bélgica, Francia, Reino Unido, Suiza, Italia, Rusia, Ucrania, Tailandia, Australia, India, Malasia, Pakistán, Vietnam y China. (Dreame)

“En la ilustración número N° 5 podemos ver las ventas netas consolidadas notando que en el año 2009 ocurre un descenso del 11.5% en comparación al año 2008, el cual ocurrió principalmente debido al impacto desfavorable de la conversión de moneda y la disminución de las ventas de automóviles”. (Reliableplant)

Ilustración 5. Ventas netas consolidadas Honda



(Honda, 2011)

Honda fue una de las tres firmas de producción japonesa que se vio afectada tras el terremoto y tsunami ocurrido en Japón, obligada a suspender la producción de las plantas ubicadas en su país de origen y perdiendo tras este desastre la cantidad de 58.000 unidades. Este desastre ocasiono estrago en la producción mundial, ya que bajó en junio en 44.5% al registrar la fabricación de 168 mil 373 vehículos y sus ventas locales descendieron en un 36% y sus exportaciones cayeron en más del 60%. Honda también se vio obligada a suspender todas las actividades en sus plantas de Sayama, Ogawa planta, Tochigi, fábrica de Hamamatsu, Suzuka y la fábrica de fábrica de Kumamoto. (HONDA)

Las perspectivas de Honda para los próximos 10 años va a ser muy crítica, lograr sobrevivir en medio de grandes cambios en los tiempos que incluye un aumento de la conciencia ambiental y cambios de la estructura económica mundial, Honda está comprometida para ofrecer productos de buena velocidad, accesibilidad y bajo nivel de CO₂ y así poder ofrecer un producto atractivo para sus consumidores lo cual para lograr dicho objetivo implementara un proceso de tecnologías para el medio ambiente.

Para hacer frente a los cambios en la estructura de la economía global, Honda volverá a reforzar su capacidad como fabricante y para ello incluye dos áreas principales: 1) el fortalecimiento de negocios en los países emergentes y 2) el fortalecimiento de la competitividad de las pequeñas dimensiones de los vehículos Honda. Durante la ejecución de estas iniciativas con rapidez, Honda reforzará su estructura corporativa para alcanzar un mayor crecimiento y un nuevo salto. (HONDA)

Igualmente Japón se destaca en la fabricación de automóviles desde la posguerra ya que fue un sistema de aprovisionamiento de pequeñas empresas lo que cambio a la industria automotriz global, las crecientes presiones competitivas por la capacidad global en la década de 2000 han obligado a una transformación en el modelo de negocio de la industria automotriz para mejorar el abastecimiento global, convirtiendo así una necesidad la subcontratación de pequeñas empresas de la industria de autoparte de Japón para que las grandes empresas automotrices puedan competir a nivel mundial.

“El sector de autoparte de Japón se vio muy afectado por el terremoto y tsunami, tanto así que las mayores productoras de automóviles japonesas Toyota, Nissan y Honda, han perdido el contacto con sus cadenas de suministro y es ahí donde las plantas mexicanas podrían tomar ventaja de la situación del mercado, al aprovechar parte de su capacidad instalada que no se utiliza”. (Rubio, 2011).

2.1.3 Evaluación de las variables relacionadas con el comercio internacional en los últimos cinco años.

La industria automotriz ha sido un sector clave y estratégico dentro de la enorme espiral de desarrollo económico de Japón y describe una de las historias de mayor éxito en las estructuras industriales mundiales de la segunda mitad del siglo XX.

La fortaleza del famoso sistema de producción japonés surgió después de la segunda guerra mundial y se denominó “sistema Toyota” por ser esta empresa la pionera en reorganizar el sistema de producción para contrarrestar la fortaleza Norteamericana en producción y comercialización de vehículos, este modelo ha sido adaptado de muy diferentes maneras tanto en Japón, como en el resto del mundo. La aplicación de este sistema supuso el comienzo de una ventaja competitiva que convirtió a Japón en importante agente en la industria automotriz internacional, creciendo velozmente su participación en el comercio internacional de vehículos automotores y de autopartes no obstante:

El sector automovilístico representa el 19% de la industria manufacturera del país, casi 30% más que hace diez años y 60% más que hace treinta, es una fuente importante de puestos de trabajo (1.050.000 de trabajadores en 2009). El número de trabajadores en el mencionado sector ha aumentado un 4% en la última década, de acuerdo con cifras oficiales de abril de 2009, el coeficiente de correlación entre la producción automovilística y el producto interno bruto es de 0,77 (1 indica una correlación perfecta). Este indicador es 3,5 veces mayor que en la década de 1990. Hecho que redoblará la necesidad de reducir la fuerte dependencia que tiene Japón del sector automovilístico. (DIARIO FINANCIERO NIKKEI, 2011)

Japón se ha convertido en uno de los primeros países comercializadores de autos y autopartes del mundo y al mismo tiempo dependiente de las exportaciones propias de esta actividad, ya que, la industria automotriz representa un 17% del PIB nipón, que en 2010 bordeó los US\$ 6 billones, además es clave en la industria a nivel global pues sólo en 2010 los envíos de autos sumaron US\$ 103.000 millones (57,2% más que en 2009), mientras que las partes de vehículos totalizaron US\$ 38.000 millones (53,1% de alza respecto del año anterior). (IHS Global Insight, 2011)

“En 2010 las exportaciones mundiales del sector automotriz totalizaron 1 billón 76,830 millones de dólares, un descenso de 13.1% frente al 2008, cuando llegaron a sus máximos históricos, cifra que abarca la comercialización de automóviles, camiones y demás vehículos terrestres, así como sus partes y accesorios”.

“Alemania se mantuvo como líder en ventas de autos con 203,158 millones de dólares, seguida por Japón, con 146,742 millones y Estados Unidos, con 98,997 millones”. (ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO, 2011)

Entre los principales productos de exportación de Japón, los correspondientes al sector automotriz y de autopartes ocupan los primeros lugares con una participación significativa y confirmando de esta manera la importancia del sector automotor tanto para Japón como para el mercado mundial.

Tabla 11. Principales productos de exportación de Japón.

Descriptiva *	millones US\$		Participación % 2010
	2009	2010	
Vehículos automóviles	76.277	104.556	13,6%
Circuitos electrónicos integrados; Diodos, transistores y dispositivos semiconductores	38.967	47.278	6,2%
Partes para vehículos	26.313	35.119	4,6%
Productos laminados planos	20.005	26.596	3,5%
Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos.	20.961	26.523	3,5%
Buques y embarcaciones	23.590	25.984	3,4%
Instrumentos científicos y ópticos	17.979	22.948	3,0%
Químicos orgánicos	19.390	21.376	2,8%
Máquinas de oficina	19.492	20.637	2,7%
Aparatos eléctricos	15.056	19.920	2,6%
Máquinas y aparatos utilizados en la fabricación de semiconductores.	8.781	19.030	2,5%
Bombas y centrifugadoras	10.595	13.229	1,7%
Artículos de medición, eléctricos	9.189	12.805	1,7%
Productos de Petróleo, excepto crudos	10.475	12.142	1,6%
Aparatos de grabación, reproducción, o emisión de radiodifusión de imagen y sonido	10.756	10.573	1,4%
Subtotal	327.825	418.715	54,5%
Resto	289.146	348.991	45,5%
Total	616.971	767.706	100,0%

Fuente: Oficina de Estudios Económicos, Ministerio de Comercio Industria y Comercio de Colombia

Los daños causados por el terremoto y Tsunami provocaron daños en las infraestructuras, plantas, puertos e interrupciones en el suministro de energía y cortes en las cadenas de suministro que afectaron duramente a las exportaciones niponas, las tendencias de la industria automotriz mundial tuvieron un giro inesperado.

Según Tim Urquhart, analista de IHS Global Insight. “Muchos fabricantes de autos traen las partes de autos desde el archipiélago en su cadena productiva. La firma sueca Volvo adquirida por la china Zhejiang Geely compra un 10% de sus partes en Japón, Estados Unidos importa un 14%, mientras que las automotrices japonesas presentes en Brasil importan un 18% desde el país”. Ahora después del terremoto y tsunami se calcula que las plantas no volverán a recuperar la plena producción hasta 2012 y marcas como Toyota, Honda y Nissan han anunciado que suspenderán temporalmente la producción en fábricas de algunos países por falta de suministros que se importan de Japón, como consecuencia de ello, las exportaciones de automóviles japonesas han caído un 27,8% en 2011. (MINISTERIO DE FINANZAS JAPONES, 2011) (IHS Global Insight, 2011)

Las exportaciones de vehículos a nivel mundial están lideradas ampliamente por Alemania, seguida de Japón y bastante más atrás por EEUU, España y Bélgica. China ocupa una posición muy inferior. Finalmente y a pesar de las consecuencias del Terremoto y Tsunami, los expertos indican que la tendencia del sector automotriz continúa al alza y el 2011 se perfila como año record.

Según indica el presidente de la Asociación de la Industria Automotriz de Alemania (VDA), Matthias Wissmann y país primer exportador a nivel mundial, las exportaciones de autos alemanes al extranjero solo en el primer trimestre de 2011 fue de 11% con un millón 160 mil autos.

El alto ejecutivo dijo que la crisis que vive Japón disminuirá la venta de autos en los países asiáticos en un millón 100 mil autos en este año pero que de todas maneras esa industria internacional se acerca a un nuevo año de cifras record. El experto del Centro de Investigación Automotriz de la Universidad de Duisburg-Essen, Ferdinand, Dudenhöffer, estimó que en 2011 se venderá un total de 62.1 millones de autos en todo el mundo, tres

millones 190 mas (+5.4 por ciento) que en 2010 (ASOCIACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ALEMANA, 2011)

Matthias Wissmann también indica que el sector automotriz está dentro de esa tendencia creciente teniendo en cuenta la cantidad de nuevos motores de combustión que trabajan con mayor eficiencia y menos combustible, y de las novedades en materia de autos movidos con energía eléctrica.

El terremoto también afectó la infraestructura japonesa causando restricciones a las operaciones internacionales por la destrucción de carreteras, vías férreas, autopistas, puertos y comunicaciones, y generando un detenimiento al proceso de distribución de miles de productos que circulan por todo el territorio japonés con diferentes destinos a nivel mundial.

Las carreteras agrietadas representan un 4% del área geográfica de Japón, una de las más afectadas es la autopista de Tohoku, principal arteria del noreste, que está parcialmente abierta. Por su parte el "Shinkansen" o tren bala japonés ha reanudado sus servicios entre las ciudades de Morioka y Akita, tras permanecer por primera vez en su historia paralizado a causa del sismo (BBC News, 2011)

Los puertos han interrumpido gran parte de su tráfico, y están siendo reparados poco a poco, el puerto de Kobe es el puerto más activo del país, por delante del de Yokohama, a través de él, Japón realiza la mayor parte de sus intercambios comerciales, importa materias primas y combustibles y exporta sus manufacturas. El puerto más grande en el noreste de Sendai, ha sido destruido y no está operativo desde hace meses. El cierre y restricción de los puertos se estima que cuesta \$ 3.4bn Japón (£ 2.1bn) en pérdidas de comercio marítimo cada día, según la agencia de noticias BBC. (BBC News, 2011)

El aeropuerto de Sendai, que resultó totalmente inundado por el tsunami, ha tenido restricciones y se ha habilitado parcialmente para el aterrizaje y despegue de aviones y helicópteros. El Aeropuerto Internacional de Narita y el Aeropuerto Internacional de Haneda han reanudado sus las operaciones tras el temblor y muchos de sus s sus vuelos han sido desviados a otros aeropuertos.

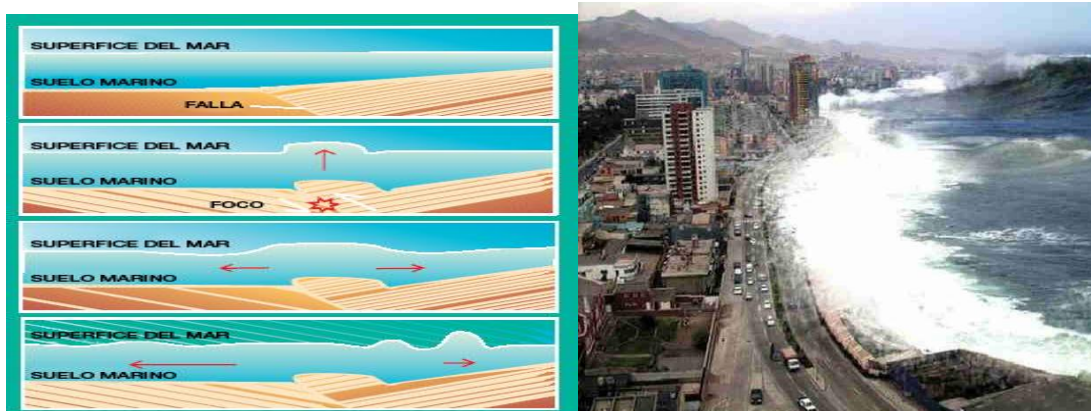
El impacto de estas interrupciones ha afectado a la cadena de suministro global y el comercio internacional de manera considerable, fábricas han sido cerradas debido a los retrasos en los envíos de las piezas, y aun hoy muchas compañías que están luchando con las interrupciones en las carreteras y vías férreas. No obstante y como indica Nezu Risaburo del Instituto de Investigación Fujitsu en Tokio, “El momento para que la infraestructura vuelva a las condiciones iniciales tomara varios meses”.

2.2 Marco Conceptual

- **TSUNAMI:** Es una serie de olas que se generan en el océano u otro cuerpo de agua, a causa de perturbaciones como terremotos, deslizamientos de tierra, erupciones volcánicas o impactos de meteoritos. Los terremotos submarinos, que por lo general ocurren a causa de los movimientos de las placas tectónicas de la Tierra, hacen que el agua de la superficie ascienda o descienda. Las olas de un tsunami se forman a medida que el agua se desplaza y se mueve a causa de la gravedad e intenta regresar a una posición estable. (Asociación Nacional de Ciencias de la Tierra, 2008)

En la Ilustración N° 6 se observa la erupción de volcanes submarinos que pueden generar suficiente fuerza para crear una gran columna de agua y dar origen a un tsunami.

Ilustración 6. Tsunami



(Windows to the universe)

Las costas afectadas por un tsunami se erosionarán severamente y pueden causar inundaciones hasta cientos de metros tierra adentro, el agua se mueve con tal fuerza que es capaz de destrozarse casas y otro tipo de edificaciones.

- **PIB:** Producto Interno Bruto, es una medida agregada que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios finales de un país durante un período. El PIB es usado como una medida del bienestar material de una sociedad y es objeto de estudio de la macroeconomía. Es una operación matemática en la que entran dos grandes factores: uno real, formado por las unidades físicas, bienes y servicios y el otro monetario integrado por sus precios.
- **PIB Nominal:** Es el valor monetario de todos los bienes y servicios que produce un país o una economía a precios corrientes en el año en que los bienes son producidos. Al estudiar la evolución del PIB a lo largo del tiempo, en situaciones de inflación alta, un aumento substancial de precios, aún cuando la producción permanezca constante, puede dar como resultado un aumento sustancial del PIB, motivado exclusivamente por el aumento de los precios.
- **PIB Real:** se define como el valor monetario de todos los bienes y/o servicios producidos por un país o una economía valorados a precios constantes, es decir valorados según los precios del año que se toma como base o referencia en las comparaciones. Este cálculo se lleva a cabo mediante el deflactor del PIB, según el índice de inflación (o bien computando el valor de los bienes con independencia del año de producción mediante los precios de un cierto año de referencia). (wikipedia, 2011)
- **PIB PER CÁPITA:** Es el promedio del Producto Bruto por cada persona. Se calcula dividiendo el PIB total por la cantidad de habitantes de la economía. Usualmente, el ingreso per cápita se utiliza como una medida de la riqueza y bienestar de un país permitiendo así compararlo con el bienestar de otros países, dado que representa, teóricamente, el valor de los bienes y servicios producidos por cada habitante de un país en promedio. (Economica, 2011)

- **ENDEUDAMIENTO EXTERNO:**

“Es la suma de las deudas que tiene un país con entidades extranjeras. Se componen de deuda pública (la contraída por el Estado) y deuda privada (la contraída por particulares). La deuda externa con respecto a otros países se da con frecuencia a través de organismos como el Fondo Monetario Internacional o el Banco Mundial. Cuando un país deudor tiene problemas para pagar su deuda sufre repercusiones en su desarrollo económico e incluso en su autonomía”.

Las causas para que un país opte por endeudarse son por catástrofes naturales, epidemias, inversiones en nuevos cultivos, industrias, mala administración de los fondos, los cuales producen un déficit sostenido que supone cada vez más recursos externos para compensarlo etc. (Wikipedia, <http://es.wikipedia.org>, 2011)

- **DEUDA PÚBLICA:** Son las obligaciones que contraen los Estados por los capitales que se les anticipan lo que reciben en préstamos de distintas clases. Estas deudas que se originan en el desequilibrio entre los gastos y los ingresos, en obras públicas de carácter extraordinario, en guerras u otras dilapidaciones semejantes, se transforman gradualmente en instrumentos de crédito público y en una ampliación del numerario circulante. Es diferente de la deuda privada, que incluye las obligaciones de los particulares, empresas y organizaciones no gubernamentales . El endeudamiento público tiene un efecto inflacionario sobre la economía y por esa razón a menudo se recurre en períodos de recesión para estimular la inversión, el empleo y el consumo.
-
- **TASA DE CAMBIO:** Se define en términos nominales, como la cantidad de unidades de moneda nacional que se debe entregar a cambio de una unidad de moneda extranjera (Dólar, Euro, etc.). Cuando aumenta la tasa de cambio se dice que hay devaluación nominal y cuando disminuye la tasa de cambio se dice que hay apreciación nominal. Un índice de la tasa de cambio nominal es, por definición, una simple comparación relativa entre la tasa de cambio nominal en un periodo con respecto a otro que se toma como base.

La tasa de cambio se encuentran regulados por los gobiernos, por razones políticas, esto supone que la formación del valor de los tipos de cambios se formen influenciados en mayor o en menor medida por las decisiones reguladoras de los estados y su intervención en el sistema de tipos de cambio. (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, 2011)

- **TASA DE INFLACIÓN:** Es una medida de la inflación, o de la tasa de aumento de un índice de precios como el índice de precios de consumidor sobre un periodo. La tasa de inflación es típicamente una tasa anualizada del aumento en los precios de los bienes y los servicios. En la práctica, la evolución de la inflación se mide por la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC). Para comprender el fenómeno de la inflación, se debe distinguir entre aumentos generalizados de precios, que se producen de una vez y para siempre, de aquellos aumentos de precios que son persistentes en el tiempo. Dentro de estos últimos también podemos hacer una distinción respecto al grado de aumento. Hay países donde la inflación se encuentra controlada por debajo del 10% anual, otros con inflaciones medias que no superan el 20% anual y países en los que el crecimiento sostenido de precios ha superado el 100% anual. Cuando la variación de los precios alcanza el 50% mensual se la denomina hiperinflación. (Publicacion Eroki Consumer, 2003)

- **TASA DE DESEMPLEO:** Es el porcentaje de la población activa que no tiene trabajo. La población activa son aquellas personas que están en edad de trabajar y que, en principio, estarían dispuestos a trabajar si encontraran un trabajo conveniente. Algunos están en edad de trabajar, pero no tienen intenciones de hacerlo. Por tanto, no se contabilizan en la población activa y tampoco en la tasa de desempleo. Cuando el desempleo es muy alto, la economía de un país consume menos; incitas a la delincuencia, y provocas descontento social, al existir esto, las economías son muy vulnerables y por lo tanto menos atractivas a la inversión. (finanzas, 2011)

- **ÍNDICE DE CONFIANZA:** La confianza del consumidor es un indicador económico que mide el grado de optimismo que los consumidores sienten sobre el estado general de la economía y sobre su situación financiera personal. Qué tan seguras se sienten las personas sobre la estabilidad de sus ingresos determina sus actividades de consumo y por lo tanto sirve como uno de los indicadores claves en la forma general de la economía.

En esencia, si la confianza del consumidor es mayor, los consumidores están haciendo más compras, impulsando la expansión económica. Por otra parte, si la confianza es menor, los consumidores tienden a ahorrar más de lo que gastan, lo que provoca contracciones en la economía. Una tendencia de varios meses que resulta en una disminución en la confianza del consumidor continuada sugiere que en el estado actual de la economía la mayoría de los consumidores tienen una visión negativa sobre la capacidad para encontrar y conservar buenos empleos. (Banco Central de Costa Rica, 2005).

- **BALANZA DE PAGOS:** Es la relación entre la cantidad de dinero que un país gasta en el extranjero y la cantidad que ingresa de otras naciones. El concepto de balanza de pagos no sólo incluye el comercio de bienes y servicios, sino también el movimiento de otros capitales, como la ayuda al desarrollo, las inversiones extranjeras, los gastos militares y la amortización de la deuda pública. Las Naciones tienen que equilibrar sus ingresos y gastos a largo plazo con el fin de mantener una economía estable. Una forma de corregir un déficit de balanza de pagos es mediante el aumento de las exportaciones y la disminución de las importaciones, y para lograr este objetivo suele ser necesario el control gubernamental. Por ejemplo, un gobierno puede devaluar su moneda para lograr que los bienes nacionales sean más baratos fuera y de este modo hacer que las importaciones se encarezcan. (Economía, 2009)

- **CUENTA CORRIENTE:** Registra los cobros y pagos procedentes del comercio de bienes y servicios y las rentas en forma de beneficios, intereses y dividendos obtenidos del capital invertido en otro país. La balanza por cuenta corriente estará dividida en dos secciones. La primera es conocida como balanza visible y la compone íntegramente la balanza comercial. La segunda sección se llama balanza invisible y está compuesta por la balanza de servicios, rentas y por la balanza de transferencias. (Economía, 2009)

- **RESERVAS INTERNACIONALES:** Las reservas internacionales son una cantidad determinada de recursos (generalmente dinero representado en diferentes monedas y oro) que los países poseen y que utilizan, principalmente, para cumplir con compromisos internacionales (amortización de la deuda externa y pago de intereses) y como medios de pago; es decir, como herramientas utilizadas y aceptadas por el mundo en general para

realizar intercambios comerciales. Para que la moneda de un país sea considerada como medio de pago debe tener un valor estable, el respaldo de una economía sólida y participar permanentemente en el comercio internacional. (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, 2011)

- **INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA:** Es aquella que proviene de una persona natural o jurídica del exterior, cuyo capital es invertido en un país con la intención de tener injerencia directa de largo plazo en el desarrollo de una firma. Esta inversión se puede realizar mediante la participación en otras empresas ya establecidas o por medio del establecimiento de una filial de la empresa inversora. La IED puede darse también a través de contratos que generen la colaboración, concesión o servicios entre el inversionista y la empresa, así como mediante la adquisición de inmuebles en el país de destino de la inversión. Estos aportes pueden hacerse directamente en divisas que posteriormente son convertidas en moneda local, o en especie, mediante la importación no reembolsable de bienes tangibles como maquinaria y equipos, o intangibles, como tecnología y patentes. (ICESI, 2006)
- **POLÍTICA FISCAL:** Se entiende como política fiscal como el conjunto de medidas relativas al régimen tributario, gasto público, endeudamiento interno externo del estado, y a las operaciones y situaciones financieras de las entidades y organismos autónomos o paraestatales, por medio de los cuales se determina el monto y distribución de la inversión y el consumo público como componentes del gasto nacional. Las herramientas con las que cuenta la política fiscal para cumplir con sus objetivos están relacionadas con los ingresos y los gastos sobre los cuales tiene influencia el Estado.

Las políticas fiscales se pueden clasificar en dos grupos: políticas expansionistas o políticas contraccionistas. La política fiscal “expansionista” se presenta cuando se toman medidas que generen aumento en el gasto del gobierno, o reducción de los impuestos, o una combinación de ambas. Por el contrario, una política fiscal “contraccionista” se presenta cuando se toman decisiones para tener un gasto gubernamental reducido, o aumentar los impuestos, o una combinación de ambas. (Biblioteca Luis Angel Arango, 1997)

- **POLÍTICA MONETARIA:** Se refiere el conjunto de decisiones que las autoridades monetarias adoptan con el fin de buscar la estabilidad del valor del dinero y evitar desequilibrios permanentes en la balanza de pagos, y ejercer influencia sobre las tasas de interés y la inflación. Cuando se habla de temas monetarios se está haciendo referencia a temas relacionados con el dinero, particularmente con la moneda. El objetivo primario de la política monetaria es alcanzar y mantener una tasa de inflación baja y estable, y lograr que el producto crezca alrededor de su tendencia de largo plazo.

La política monetaria tiene un gran poder de influencia sobre aspectos como la inversión, en la medida que por medio de ella, se estimula o desestimula el ahorro, elemento básico de la inversión. Una política monetaria puede conducir a que la gente prefiera invertir o ahorrar, lo que directamente influye sobre el crecimiento económico y el desempleo. La implementación de correctas medidas monetarias puede lograr que la economía de un país se dinamice o estanque. (Gerencie.com, 2010)

- **PRODUCCIÓN BRUTA:** Es la medida fundamental de la actividad de una economía nacional. Puede definirse como la suma del valor de todos los bienes y servicios finales producidos en el país en un año (Producto Interior Bruto), deduciendo de ese total la parte que se debe a los servicios prestados por factores productivos extranjeros, y adicionándole el producto que corresponda – de los obtenidos en otros países – por los servicios de los factores nacionales. (Arena, 2003)
- **VALOR AGREGADO:** Es el valor adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo. El valor agregado o producto interno bruto es el valor creado durante el proceso productivo. Es una medida libre de duplicaciones y se obtiene deduciendo de la producción bruta el valor de los bienes y servicios utilizados como insumos intermedios. También puede calcularse por la suma de los pagos a los factores de la producción, es decir la remuneración de asalariados, el consumo de capital fijo, el excedente de operación y los impuestos a la producción netos de los subsidios correspondientes. (Ecofinanzas)
- **IMPORTACIONES:** Compra de bienes al exterior. El valor de las importaciones se registra en la balanza de pagos en la sub-balanza de mercancías, como pagos del país al resto del mundo. Puede hablarse también de importación de servicios (fletes, seguros,

etc), o de capitales, en cuyos casos las anotaciones en la balanza de pagos se hacen en las sub-balanzas de servicios y capitales, respectivamente. Puede ser importación definitiva o importación provisional. Los medios de pago más usuales son orden de pago simple o documentaria, cheque bancario o personal y crédito documentario. Dependiendo de lo que se haga con la mercancía importada pueden darse los siguientes casos: depósito aduanero, zona franca, importación temporal o tráfico de perfeccionamiento activo. (Gestiopolis, 2011)

- **EXPORTACIONES:** Venta de bienes al exterior: El valor de las exportaciones se registra en la balanza de pagos, en la sub-balanza de mercancías, como ingresos procedentes del resto del mundo. Puede hablarse también de exportación de servicios (fletes, seguros, etc) o de capitales; en cuyos casos, las anotaciones en la balanza de pagos se hacen en las sub-balanzas de servicios y de capitales, respectivamente. Los medios de cobro usuales son: orden de pago simple documentario, remesa simple o documentaria, cheque bancario o personal y crédito documentario.
- **COEFICIENTE EXPORTADOR:** Los coeficientes de exportación corresponden a la parcela de producción que es exportada. Cuando se refieren a la economía como un todo, se miden por el cociente de exportaciones totales sobre el Producto Interior Bruto (PIB) u otro indicador agregado del producto generado en la economía. Cuando se trata de una rama o sector específico, las exportaciones son, normalmente, divididas por el valor bruto de la producción. Los coeficientes sirven más fácilmente para examinar la evolución temporal del comercio de una misma economía.

3. Hallazgos

- El Terremoto y Tsunami ocurrido en Japón en el año 2011 generó un cambio visible en las tendencias del comercio internacional de autos y autopartes a nivel mundial porque “General Motors (GM) y el grupo alemán Volkswagen (VW) superaron a Toyota en las ventas en el 2011 y el primer lugar lo ha pasado a ocupar GM con 2.22 millones de automotores vendidos. (DIARIO EL PLANETA, 2011)
- El desastre natural le costó a Toyota la producción de 550.000 vehículos en Japón y 350.000 vehículos en el extranjero y perder el primer lugar en ventas a nivel mundial. (FACTS AND DETAILS, 2011)
- Debido al cierre y restricción de los puertos se estima un costo en pérdidas de comercio marítimo de \$ 3.4bn (£ 2.1bn) cada día, según la agencia de noticias BBC. (BBC News, 2011)
- Toyota, Honda y Nissan suspendieron temporalmente la producción en fábricas de algunos países por la falta de suministros que se importaban de Japón, debido a ello las exportaciones de automóviles japonesas han caído un 27,8% en 2011 (MINISTERIO DE FINANZAS JAPONES, 2011)
- Gracias a la globalización de la producción, las marcas han contado con proveedores específicos por cada ítem o pieza de repuesto que comprende el automóvil, y como indicó el presidente de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), Edwin Derteano, “ La grandes marcas han contado con diversas fuentes de suministro para atender la demanda, además de poder aliarse para superar cualquier problema de déficit de repuestos que se pueda presentar” (ASOCIACION AUTOMOTRIZ DEL PERU, 2011)

- La industria automotriz japonesa representa un 17% de su PIB que en 2010 bordeó los US\$ 6 billones, y siendo clave a nivel global pues sólo en 2010 los envíos de autos sumaron US\$ 103.000 millones (57,2% más que en 2009). (IHS Global Insight, 2011)
- La producción del sector automotriz japonés fue uno de los sectores que más sufrió, solo Toyota vio afectada su producción luego del terremoto con una disminución del 74,5% en comparación con el mismo mes del año pasado, la producción japonesa de Honda cayó 81%, mientras que Nissan registró un descenso del 48,7% en sus fábricas. (News, BBC, 2011)
- Las consultoras estadounidenses AIR Worldwide y Egecat en sus informes preliminares sobre el daño económico del sismo calcularon que el impacto del tsunami en la industria automovilística causará pérdidas superiores a los US\$20.000 millones. Que las infraestructuras dañadas suman US\$30.000 millones o más, y US\$10.000 millones por pérdidas en instalaciones de puertos y de barcos (Effe, 2011)
- Contra los pronósticos y según las estimaciones del Banco de Japón, se espera que el PIB japonés tenga un leve crecimiento del 0,3% en el año fiscal 2011a pesar del terremoto y tsunami y de la caída en las exportaciones, el consumo y la producción. (Banco de Japón, 2011)
- Tras permanecer 42 años detrás de Estados Unidos, la economía de Japón ha sido desplazada por la China del segundo puesto del ranking mundial. No obstante el PIB de Japón creció un 3,1% durante 2010 y en el mismo periodo el de China creció un 10,3%, logrando desplazarlo con gran facilidad. (FMI, El país., 2011)

En general la crisis producto del terremoto y Tsunami ha llevado a las grandes productoras de autos de Japón a tomar decisiones que hace tiempo hubieran sido imposibles, están van sólo desde el cierre de plantas y despido de trabajadores, como en el caso de Nissan, sino a la puesta en práctica de reformas organizativas y financieras dentro de las redes de producción al interior de las empresas afiliadas.

Y la tendencia a la globalización tanto de la producción como del sistema de abastecimiento, han marcado un enorme cambio dentro de la industria automotriz japonesa y del propio sector a escala mundial, transitar hacia el fortalecimiento de su presencia global por conducto de mayores inversiones y consolidación de sus mercados en el exterior es nuevamente el reto.

4. Conclusiones

- Con el análisis de las variables, tablas e ilustraciones presentadas en esta tesis se pudo comprender de manera clara como ha sido el comportamiento y tendencia del sector automotriz y su industria asociada luego del terremoto, mostrando así porque industria automotriz es la actividad de manufactura mas importante a nivel mundial.
- La investigación sobre el sector automotriz japonés, permitió comprender por qué las empresas más importantes han hecho de este sector, uno de los más importantes y con mayor influencia en la economía japonesa y mundial, gracias a las novedosas estrategias que han implementado a lo largo de su historia para modificar sus infraestructura y tecnología con el objeto de ser más competitivos y sobresalir ante sus competidores.
- Japón ha demostrado ser un país muy preparado y con capacidad para sobrepasar desastres naturales de gran magnitud como el que sufrió el 11 de Marzo, superando los inconvenientes y pérdidas en toda su economía y todo lo que ello acarrea.

5. Bibliografía

- MINISTERIO FINANZAS JAPON. (10 de 02 de 2011). *www.misfinanzasenlinea.com*. Recuperado el 30 de 10 de 2011, de *www.misfinanzasenlinea.com*: <http://www.misfinanzasenlinea.com/noticias/20110210/deuda-publica-de-japon-alcanza-un-record-de-8-12-billones-de-euros>
- Facts and details*. (10 de 2011). Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://factsanddetails.com/japan.php?itemid=1101&catid=24&subcatid=157>
- FACTS AND DETAILS*. (10 de 2011). Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://factsanddetails.com/japan.php?itemid=1101&catid=24&subcatid=157>
- Fortuna Web*. (11 de 3 de 2011). Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://translate.google.com.co/translate?hl=es&langpair=en%7Ces&u=http://factsanddetails.com/japan.php%3Fitemid%3D1101%26catid%3D24%26subcatid%3D157>
- Maps of World*. (11 de 5 de 2011). Recuperado el 11 de 11 de 2011, de <http://www.mapsofworld.com/japan/earthquake-2011.html>
- Arena, E. (02 de 2003). *www.gestiopolis.com*. Recuperado el 10 de 09 de 2011, de *www.gestiopolis.com*: <http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/varmacroeduardo.htm>
- ASOCIACION AUTOMOTRIZ DEL PERU. (22 de 03 de 2011). *www.elperuano.com.pe*. Recuperado el 11 de 11 de 2011, de *www.elperuano.com.pe*: <http://www.elperuano.com.pe/edicion/noticia.aspx?key=LoWCJ8eL6XE=>
- Asociación de Concesionarios en Tokio. (01 de 04 de 2011). <http://www.americaeconomia.com>. Recuperado el 30 de 09 de 2011, de <http://www.americaeconomia.com>: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/ventas-de-autos-en-japon-se-desploman-por-el-desastre-sismico>

ASOCIACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ALEMANA. (04 de 04 de 2011).

<http://info7.m>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://info7.m>:
<http://info7.mx/a/noticia/258788>

Asociacion Nacional de Ciencias de la Tierra. (21 de 05 de 2008).

www.windows2universe.org. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de
www.windows2universe.org:
<http://www.windows2universe.org/earth/tsunami2.html&lang=sp>

Asociacion nipona de fabricantes de automoviles. (28 de 10 de 2011).

<http://elcomercio.pe>. Recuperado el 29 de 10 de 2011, de <http://elcomercio.pe>:
<http://elcomercio.pe/economia/1324843/noticia-japon-produccion-vehiculos-cayo-185-entre-abril-setiembre>

ASOCIACION NIPONA DE FABRICANTES DE AUTOMOVILES. (28 de 10 de 2011).

<http://elcomercio.pe>. Recuperado el 29 de 10 de 2011, de <http://elcomercio.pe>:
<http://elcomercio.pe/economia/1324843/noticia-japon-produccion-vehiculos-cayo-185-entre-abril-setiembre>

Banco Central de Costa Rica. (02 de 2005). www.bccr.fi.cr. Recuperado el 11 de 10 de

2011, de www.bccr.fi.cr: <http://www.bccr.fi.cr/ndie/Documentos/DIE-01-2005-DI-INDICE%20DE%20CONFIANZA%20PARA%20LA%20INVERSION.pdf>

Banco central de Rusia. (15 de 04 de 2011). www.oryfinanzas.com. Recuperado el 11 de 12 de 2011, de www.oryfinanzas.com:

<http://www.oryfinanzas.com/2011/04/aumentan-las-reservas-de-divisas-y-oro-de-rusia-y-china/>

BANCO CENTRAL DE RUSIA. (15 de 04 de 2011). www.oryfinanzas.com. Recuperado el 11 de 12 de 2011, de www.oryfinanzas.com:

<http://www.oryfinanzas.com/2011/04/aumentan-las-reservas-de-divisas-y-oro-de-rusia-y-china/>

BANCO DE JAPON. (14 de 11 de 2011). www.elmundo.es. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de www.elmundo.es:

<http://www.elmundo.es/elmundo/2011/11/14/economia/1321233817.html>

Banco de Japón. (14 de 11 de 2011). www.elmundo.es. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de www.elmundo.es:

<http://www.elmundo.es/elmundo/2011/11/14/economia/1321233817.html>

BANCO DE LA REPUBLICA. (2005). www.banrep.gov.co. Recuperado el 11 de 10 de

2011, de www.banrep.gov.co: http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see_tas_inter5.htm

- BANCO JAPON. (11 de 07 de 2011). *www.finanzas.com*. Recuperado el 07 de 10 de 2011, de *www.finanzas.com*: <http://www.finanzas.com/economia/tipos-de-interes/japon/>
- Banco Mundial*. (s.f.). Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/BX.KLT.DINV.CD.WD>
- BBC News. (16 de 03 de 2011). *www.bbc.co.uk*. Recuperado el 17 de 11 de 2011, de [/www.bbc.co.uk](http://www.bbc.co.uk):
<http://translate.google.com.co/translate?hl=es&langpair=en%7Ces&u=http://www.bbc.co.uk/news/business-12756379>
- Biblioteca Luis Angel Arango. (1997). *www.banrepcultural.org*. Recuperado el 1 de 10 de 2011, de *www.banrepcultural.org*:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/econo46.htm>
- Biblioteca Virtual Luis Angel Arango. (2011). *www.banrepcultural.org*. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de *www.banrepcultural.org*:
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/econo111.htm>
- CNN. (12 de 03 de 2011). *www.cnnexpansion.co*. Recuperado el 30 de 09 de 2011, de *www.cnnexpansion.co*: <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/03/12/japon-automotrices-temblor-cnnexpansion>
- DIARIO EL PLANETA. (12 de 05 de 2011). <http://elplaneta.co>. Recuperado el 10 de 28 de 2011, de <http://elplaneta.co>: <http://elplaneta.co/article/industria-automotriz-japonesa-vive-las-consecuencias-del-tsunami>
- DIARIO FINANCIERO NIKKEI. (08 de 09 de 2011). <http://espanol.ipcdigital.com>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://espanol.ipcdigital.com>:
<http://espanol.ipcdigital.com/2011/08/09/japon-depende-demasiado-de-su-industria-automovilistica/>
- diario Nikkei. (09 de 08 de 2011). <http://espanol.ipcdigital.com>. Recuperado el 20 de 10 de 2011, de <http://espanol.ipcdigital.com>:
<http://espanol.ipcdigital.com/2011/08/09/japon-depende-demasiado-de-su-industria-automovilistica/>
- Dreame, H. T. (s.f.). *Honda*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://world.honda.com/timeline/>
- Ecofinanzas. (s.f.). *www.eco-finanzas.com*. Recuperado el 08 de 10 de 2011, de *www.eco-finanzas.com*: http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_AGREGADO.htm

- ECOFINANZAS. (s.f.). *www.eco-finanzas.com*. Recuperado el 08 de 10 de 2011, de [www.eco-finanzas.com: http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_AGREGADO.htm](http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_AGREGADO.htm)
- Economia, D. d. (2009). *www.econlink.com.ar*. Recuperado el 10 de 10 de 2011, de [www.econlink.com.ar: http://www.econlink.com.ar/economia/balanzadepagos/argentina/cuentacorriente.shtml](http://www.econlink.com.ar/economia/balanzadepagos/argentina/cuentacorriente.shtml)
- Economica, Z. (2011). *www.zonaeconomica.com*. Recuperado el 10 de 11 de 2011, de [www.zonaeconomica.com: http://www.zonaeconomica.com/producto-interno-bruto](http://www.zonaeconomica.com/producto-interno-bruto)
- ECONOMICA, Z. (2011). *www.zonaeconomica.com*. Recuperado el 10 de 11 de 2011, de [www.zonaeconomica.com: http://www.zonaeconomica.com/producto-interno-bruto](http://www.zonaeconomica.com/producto-interno-bruto)
- Economico, A. (08 de 02 de 2009). <http://economio.obolog.com>. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de [http://economio.obolog.com: http://economio.obolog.com/tasa-cambio-200487](http://economio.obolog.com/tasa-cambio-200487)
- Effe. (15 de 03 de 2011). <http://agente2012.blogspot.com>. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de [http://agente2012.blogspot.com: http://agente2012.blogspot.com/2011/03/terremoto-y-tsunami-en-japon-haarp-y-el.html](http://agente2012.blogspot.com/2011/03/terremoto-y-tsunami-en-japon-haarp-y-el.html)
- EFFE. (15 de 03 de 2011). <http://agente2012.blogspot.com>. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de [http://agente2012.blogspot.com: http://agente2012.blogspot.com/2011/03/terremoto-y-tsunami-en-japon-haarp-y-el.html](http://agente2012.blogspot.com/2011/03/terremoto-y-tsunami-en-japon-haarp-y-el.html)
- EL ECONOMISTA. (21 de 03 de 2011). <http://eleconomista.com.mx>. Recuperado el 30 de 09 de 2011, de [http://eleconomista.com.mx: http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/21/japon-cinco-anos-pie](http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/21/japon-cinco-anos-pie)
- El economista. (21 de 03 de 2011). <http://eleconomista.com.mx>. Recuperado el 30 de 09 de 2011, de [http://eleconomista.com.mx: http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/21/japon-cinco-anos-pie](http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/21/japon-cinco-anos-pie)
- El universal. (15 de 02 de 2011). *www.informador.com.mx*. Recuperado el 29 de 10 de 2011, de [www.informador.com.mx: http://www.informador.com.mx/economia/2010/175782/6/mexico-sigue-entre-los-mayores-fabricantes-de-autos-en-el-mundo.htm](http://www.informador.com.mx/economia/2010/175782/6/mexico-sigue-entre-los-mayores-fabricantes-de-autos-en-el-mundo.htm)
- EL UNIVERSAL. (15 de 02 de 2011). *www.informador.com.mx*. Recuperado el 29 de 10 de 2011, de [www.informador.com.mx: http://www.informador.com.mx](http://www.informador.com.mx)

<http://www.informador.com.mx/economia/2010/175782/6/mexico-sigue-entre-los-mayores-fabricantes-de-autos-en-el-mundo.htm>

EMBAJADA JAPON EN URUGUAY. (2011). <http://www.uy.emb-japan.go.jp>.

Recuperado el 28 de 10 de 2011, de <http://www.uy.emb-japan.go.jp>:

[http://www.uy.emb-](http://www.uy.emb-japan.go.jp/espanol/Info%20Japon/Introduccion%20Info%20Japon.htm)

[japan.go.jp/espanol/Info%20Japon/Introduccion%20Info%20Japon.htm](http://www.uy.emb-japan.go.jp/espanol/Info%20Japon/Introduccion%20Info%20Japon.htm)

EMBAJADA DE ESPAÑA EN JAPON. (2010). www.oficinascomerciales.e. Recuperado el 07 de 11 de 2011, de www.oficinascomerciales.e:

<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,,00.bin?doc=4323153>

Embajada de España en Japón. (2010). www.oficinascomerciales.e. Recuperado el 07 de 11 de 2011, de www.oficinascomerciales.e:

<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,,00.bin?doc=4323153>

Embajada Japón en Uruguay. (2011). <http://www.uy.emb-japan.go.jp>. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de <http://www.uy.emb-japan.go.jp>: <http://www.uy.emb-japan.go.jp/espanol/Info%20Japon/Introduccion%20Info%20Japon.htm>

Ernst & young. (23 de 03 de 2011). <http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net>.

Recuperado el 10 de 10 de 2011, de

<http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net>:

<http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net/2011/03/23/impactos-del-desastre-en-japon-para-la-industria-automotriz-segun-ernst-and-young>

ERNST & YOUNG. (23 de 03 de 2011). <http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net>.

Recuperado el 10 de 10 de 2011, de

<http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net>:

<http://espanol.noticias.autocosmos.yahoo.net/2011/03/23/impactos-del-desastre-en-japon-para-la-industria-automotriz-segun-ernst-and-young>

Ernst & Young. (23 de 03 de 2011). www.portalautomotriz.com. Recuperado el 15 de 10 de 2011, de www.portalautomotriz.com:

http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/40185/format/html/

finanzas, D. d. (16 de 06 de 2011). www.tueconomia.net. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de www.tueconomia.net: <http://www.tueconomia.net/ciencias-economicas/tasa-de-desempleo.php>

- FINANZAS, D. D. (16 de 06 de 2011). *www.tueconomia.net*. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de *www.tueconomia.net*: <http://www.tueconomia.net/ciencias-economicas/tasa-de-desempleo.php>
- FMI. (14 de 02 de 2011). *www.elpais.co*. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de *www.elpais.co*:
http://www.elpais.com/articulo/economia/dato/PIB/japones/2010/confirma/China/segunda/economia/mundial/elpepueco/20110214elpepueco_2/Tes
- FMI, El pais. (14 de 02 de 2011). *www.elpais.co*. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de *www.elpais.co*:
http://www.elpais.com/articulo/economia/dato/PIB/japones/2010/confirma/China/segunda/economia/mundial/elpepueco/20110214elpepueco_2/Tes
- Gerencie.com. (12 de 06 de 2010). *www.gerencia.com*. Recuperado el 12 de 09 de 2011, de *www.gerencia.com*: <http://www.gerencia.com/politica-monetaria.html>
- GERENCIE.COM. (12 de 06 de 2010). *www.gerencia.com*. Recuperado el 12 de 09 de 2011, de *www.gerencia.com*: <http://www.gerencia.com/politica-monetaria.html>
- Gestiopolis. (2011). *www.gestiopolis.com*. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de *www.gestiopolis.com*:
<http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/varmacroeduardo.htm>
- GESTIOPOLIS. (2011). *www.gestiopolis.com*. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de *www.gestiopolis.com*:
<http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/varmacroeduardo.htm>
- GOBIERNO JAPONES. (31 de 05 de 2011). *www.cincodias.com*. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de *www.cincodias.com*:
http://www.cincodias.com/articulo/economia/desempleo-japon-subio-47-abril/20110531cdscdseco_2/
- Gobierno Japonés. (28 de 02 de 2011). *www.informador.com.mx*. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de *www.informador.com.mx*:
<http://www.informador.com.mx/economia/2011/274384/6/el-desempleo-en-japon-se-mantuvo-en-el-49-en-enero.htm>
- GOBIERNO JAPONES. (28 de 02 de 2011). *www.informador.com.mx*. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de *www.informador.com.mx*:
<http://www.informador.com.mx/economia/2011/274384/6/el-desempleo-en-japon-se-mantuvo-en-el-49-en-enero.htm>

- HONDA. (s.f.). *Honda*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://world.honda.com/news/2010/c100720Automobile-Production-Japan/>
- Honda, t. p. (4 de 2011). *Honda*. Recuperado el 15 de 10 de 2011, de <http://world.honda.com/profile/financial/>
- ICESI. (2006). *www.icesi.edu.co*. Recuperado el 10 de 11 de 2011, de [www.icesi.edu.co: http://www.icesi.edu.co/departamentos/economia/publicaciones/docs/Apecon8.pdf](http://www.icesi.edu.co/departamentos/economia/publicaciones/docs/Apecon8.pdf)
- IHS Global Insight. (17 de 03 de 2011). <http://diario.latercera.com>. Recuperado el 11 de 11 de 2011, de <http://diario.latercera.com>: <http://diario.latercera.com/2011/03/17/01/contenido/otros/12-62641-9-la-industria-automotriz-global-es-puesta-a-prueba-por-la-tragedia-en-japon.shtml>
- INSTITUTO VALENCIANO DE LA EXPORTACION. (2011). Recuperado el 12 de 10 de 2011
- Instituto valenciano de la exportación. (2011). Recuperado el 12 de 10 de 2011
- Isidore, C. (13 de 6 de 2011). *CNN Expansion*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/06/13/gm-desbancara-a-toyota-en-ventas>
- Japon, oficina de gabinete, 2011. (12 de 02 de 2011). *www.vanguardia.com.m*. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de www.vanguardia.com.m: <http://www.vanguardia.com.mx/despuesde41anospierdejaponelsegundolugarcomoeconomiamundial-650608.html>
- JAPON, OFICINA DEL GABINETE . (12 de 02 de 2011). *www.vanguardia.com.m*. Recuperado el 28 de 10 de 2011, de www.vanguardia.com.m: <http://www.vanguardia.com.mx/despuesde41anospierdejaponelsegundolugarcomoeconomiamundial-650608.html>
- MINISTERIO DE FINANZAS JAPONES. (20 de 04 de 2011). *www.asiared.com*. Recuperado el 13 de 11 de 2011, de www.asiared.com: http://www.asiared.com/es/notices/2011/04/el_tsunami_hunde_las_exportaciones_japonesas_1559.php
- Ministerio Finanzas Japón. (10 de 02 de 2011). *www.misfinanzasenlinea.com*. Recuperado el 30 de 10 de 2011, de www.misfinanzasenlinea.com: <http://www.misfinanzasenlinea.com/noticias/20110210/deuda-publica-de-japon-alcanza-un-record-de-8-12-billones-de-euros>
- Moody´s, agencia. (24 de 09 de 2011). *www.elpais.com*. Recuperado el 30 de 10 de 2011, de www.elpais.com:

http://www.elpais.com/articulo/economia/Moody/s/baja/escalon/calificacion/deuda/publica/japonesa/elpepueco/20110824elpepueco_1/Tes

MOODY'S, AGENCIA. (24 de 09 de 2011). *www.elpais.com*. Recuperado el 30 de 10 de 2011, de *www.elpais.com*:

http://www.elpais.com/articulo/economia/Moody/s/baja/escalon/calificacion/deuda/publica/japonesa/elpepueco/20110824elpepueco_1/Tes

News, BBC. (27 de 05 de 2011). *www.bbc.co.uk*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de *www.bbc.co.uk*: <http://www.bbc.co.uk/news/business-13570800>

NEWS, BBC. (27 de 05 de 2011). *www.bbc.co.uk*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de *www.bbc.co.uk*: <http://www.bbc.co.uk/news/business-13570800>

Oficina del gabinete de Japón. (23 de 03 de 2011). *eleconomista.com.mx*. Recuperado el 07 de 11 de 2011, de *eleconomista.com.mx*:

<http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/23/costo-estimado-sismo-japon-us309000-millones>

OFICINA DEL GABINETE JAPON. (23 de 03 de 2011). *eleconomista.com.mx*.

Recuperado el 07 de 11 de 2011, de *eleconomista.com.mx*:

<http://eleconomista.com.mx/economia-global/2011/03/23/costo-estimado-sismo-japon-us309000-millones>

ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO. (04 de 08 de 2011).

<http://eleconomista.com.mx>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de

<http://eleconomista.com.mx>:

<http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/08/04/exportacion-autos-rebasa-nivel-precrisis>

País, E., & El país de España. (10 de 12 de 2010). Recuperado el 9 de 11 de 2011, de <http://lacomunidad.elpais.com/la-caverna-cibernetica/2010/12/24/produccion-mundial-automoviles>

Pricewaterhousecoopers. (19 de 10 de 2011). *Tiempo Motor*. Recuperado el 16 de 11 de 2011, de <http://tiempomotor.com/noticias/val/3849/produccion-mundial-75-millones-de-autos-para-2011.html>

Publicacion Erokí Consumer. (03 de 04 de 2003). *www.consumer.es*. Recuperado el 11 de 10 de 2011, de *www.consumer.es*:

http://www.consumer.es/web/es/economia_domestica/finanzas/2003/04/29/60659.php

Real instituto el cano. (12 de 11 de 2011). <http://realinstitutoelcano.org>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://realinstitutoelcano.org>:

http://realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari72-2011

REAL INSTITUTO ELCANO. (12 de 11 de 2011). <http://realinstitutoelcano.org>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://realinstitutoelcano.org>: http://realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari72-2011

Reliableplant. (s.f.). Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://www.reliableplant.com/Read/22629/Honda-net-sales-operating-revenue>

RELIABLEPLANT. (s.f.). Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://www.reliableplant.com/Read/22629/Honda-net-sales-operating-revenue>

Reuters. (25 de 03 de 2011). www.altonivel.com.mx. Recuperado el 14 de 10 de 2011, de www.altonivel.com.mx: <http://www.altonivel.com.mx/9151-recuperacion-automotrices-sera-lenta.html>

REUTERS. (25 de 03 de 2011). www.altonivel.com.mx. Recuperado el 14 de 10 de 2011, de www.altonivel.com.mx: <http://www.altonivel.com.mx/9151-recuperacion-automotrices-sera-lenta.html>

Rodriguez, J. A. (17 de 03 de 2008). *Gestin Polis*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://www.gestiopolis.com/administracion-estrategia/lean-manufacturing-tecnologia-de-produccion-optimizada.htm>

Rubio, F. (23 de 3 de 2011). *CCN EXPANSION*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/03/23/mexico-puede-acelerar-ante-japon>

Wikipedia. (10 de 11 de 2011). *Wikipedia*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de <http://en.wikipedia.org/wiki/Toyota>

wikipedia. (2011). <http://es.wikipedia.org>. Recuperado el 12 de 11 de 2011, de <http://es.wikipedia.org>: http://es.wikipedia.org/wiki/Producto_interno_bruto

Wikipedia. (20 de 10 de 2011). <http://es.wikipedia.org>. Recuperado el 13 de 11 de 2011, de <http://es.wikipedia.org>: http://es.wikipedia.org/wiki/Deuda_externa

WIKIPEDIA. (20 de 10 de 2011). <http://es.wikipedia.org>. Recuperado el 13 de 11 de 2011, de <http://es.wikipedia.org>: http://es.wikipedia.org/wiki/Deuda_externa

Windows to the universe. (s.f.). Recuperado el 10 de 11 de 2011, de www.windows2universe.org

Yokohama. (22 de 6 de 2011). *Nissan*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de http://www.nissan-global.com/EN/NEWS/2011/_STORY/110622-01-e.html

YOKOHAMA. (22 de 6 de 2011). *Nissan*. Recuperado el 15 de 11 de 2011, de http://www.nissan-global.com/EN/NEWS/2011/_STORY/110622-01-e.html