

INFOGRAFÍA

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En el año 2017, el desequilibrio comercial automotriz registrado con Brasil fue 77% mayor a lo establecido en el Pacto Automotor Común.



Autoridades
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE AVELLANEDA

RECTOR

Ing. Jorge Calzoni

SECRETARIA GENERAL

A cargo de la Coordinación del
Observatorio de Políticas Públicas

Dra. Patricia Domench

COORDINADOR

Módulo Política Económica

Mg. Santiago Fraschina

RESUMEN EJECUTIVO

- La industria a nivel agregado aún no recupera los niveles de producción, utilización de capacidad instalada y empleo del año 2015. Los motores fundamentales del modelo económico, no favorecen a este sector como vector principal del crecimiento.
- En el detalle, se observan profundas heterogeneidades, no sólo en el contraste entre la trayectoria de 2016 y 2017, sino también a nivel sectorial.
- Así, mientras la enorme mayoría de rubros mostraron un desempeño negativo durante el primer año de la nueva administración, alrededor de la mitad exhibieron un determinado grado de efecto rebote durante el año pasado,
- A grandes rasgos, los bloques que verifican una recuperación son aquellos relacionados a la inversión (pública y privada) y a las energías alternativas. Asimismo, comienzan a tener un buen rendimiento las industrias orientadas al consumo masivo, en especial las que abastecen patrones de consumo medios/altos.
- Por otro lado, mantienen una trayectoria bajista las industrias mano de obra intensivas orientadas a segmentos medios/bajos. En especial, aquellas las que compiten con importaciones en segmentos de baja diferenciación de producto.
- En particular, la industria automotriz presenta una disparidad entre el pilar productivo y el nicho comercial. Aspectos específicos como la coyuntura del mercado local y el tipo de vinculación con nuestro principal socio comercial, determinan un alto crecimiento en venta de unidades –nuevas y usadas-, que convive con estancamiento o caída de la producción interna.
- En la presente infografía, se analizan aspectos relativos al comercio exterior automotriz, cuantificando sus consecuencias sobre la actividad interna. A tales fines, examinamos en detalle el Pacto Automotor Común con Brasil, de vigencia hasta 2020, estudiando sus consecuencias y aplicación real en el período.
- En primer lugar, se destaca el cambio estructural para el resultado del *flex* –coeficiente de desvío- entre Argentina y Brasil. En números, se pasó de una relación entre importaciones y exportaciones sectoriales de 1,5 en 2015 a otra de 3 en 2016 y una de 3,1 en el año pasado.
- Esto se explica por un déficit en la balanza comercial sectorial (automotores, y autopartes) de alrededor de U\$7.000 millones en 2017., el cual representa una suba del 65% en relación a 2016 y el 166% para el acumulado de los dos últimos años.
- En el detalle, las principales automotrices que presentan desvíos en el coeficiente desvío son Renault, con un *flex* de 16,4, Peugeot Citroën Argentina, con un ratio de 8,3 y Fiat Chrysler, con una relación de 8,2.
- Este proceso, redundó en una asimetría en la relación de integración entre las industrias de ambos países. Por caso, mientras que las unidades brasileras representaban un 56% de las ventas locales en 2014, en la actualidad explican el 70%. No obstante, este escenario no se verificó en nuestro principal socio comercial, donde la participación de vehículos fabricados en argentina se redujo siete puntos porcentuales en igual período.
- Este deterioro en el intercambio determinó un virtual estancamiento de la producción en 2017. Las perspectivas para 2018 no son mejores, ya que enero inició con una caída del 18,3%.
- Con todo, la deuda por el acuerdo automotor con Brasil fue superior a los U\$930 millones en el año 2017.

INTRODUCCIÓN.

En línea con la creación del Mercosur y el proceso de integración regional, en el año 2000 se incorpora al Acuerdo de Complementación Económica N° 14 el "Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil" (desde ahora en más "ACE 14").

A partir de la entrada en vigencia del acuerdo, quedaron establecidos los aranceles de importación para los productos automotores no originarios de ambos integrantes. Los países acordaron un arancel externo común del 35% para la importación de automóviles de terceros, además de impuestos del 14%, 16% y 18% para las compras extra zona de autopartes. Se incorporó, por otro lado, una preferencia arancelaria del 100% (arancel cero) para el comercio intra zona. No obstante, para regular el comercio entre Brasil y Argentina se dispuso una cláusula de compensación comercial, mediante un coeficiente de desvío llamado "flex", igual al cociente entre las importaciones y las exportaciones fruto del comercio bilateral. Desde su implementación, este coeficiente fue variando a partir de los distintos acuerdos y necesidades de los países, pasando de 1,6 en el año 2001 a 2,6 en 2005 y a 1,5 en el año 2014. Actualmente, el flex se mantiene en 1,5 de manera que cada país puede importar en autopartes y vehículos hasta 1,5 veces lo que importa de estos productos del país vecino. A su vez, el acuerdo dictaba que cuando las partes se excedieran de los límites previstos en el flex, el margen de preferencia se reduciría al 25% (equivalente al 75%

del arancel nacional vigente) en las autopartes y al 30% (equivalente al 70% del arancel nacional vigente) en los demás productos automotores.

En junio de 2016, el gobierno actual volvió a revalidar el acuerdo, prorrogándolo por 4 años (hasta junio de 2020) el esquema de libre comercio automotriz entre Brasil y Argentina, manteniendo el coeficiente flex en el 1,5, con la posibilidad de aumentarlo a 1,7 para el último año (2019 a 2020), en caso de que se cumplan las condiciones de integración productiva y mejora en el intercambio comercial. Es importante remarcar que el acuerdo automotriz con Brasil no es un acuerdo de libre comercio convencional, sino un compromiso de regulación y administración inteligente del comercio. El acuerdo tiene como objetivo principal la integración regional. En ese sentido, el coeficiente flex sirve para establecer un umbral superior, de modo de evitar que se siga acelerando el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil, y ambos países terminen resignando el aspecto virtuoso de la complementariedad.

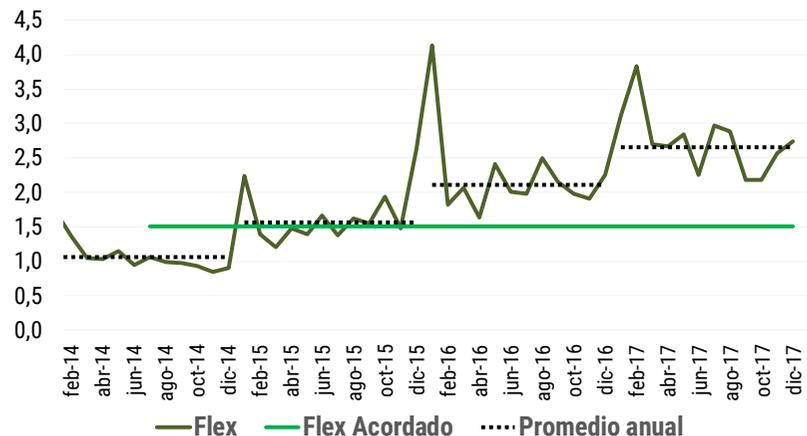
Ahora bien, en los números reales de implementación del acuerdo, a partir del inicio de implementación del nuevo modelo económico, se modificó dramáticamente la tendencia de articulación bilateral. Ocurre que, desde 2016, se supera holgadamente el flex debido a que las principales compañías automotrices comenzaron a incrementar sus importaciones desde Brasil a tasas de dos dígitos. Este fenómeno se explica,

en parte, por los excesos de existencias en nuestro principal socio comercial -producto de la crisis económica-, que influyeron en la realización de agresivas promociones comerciales para ubicar unidades excedentes en el mercado argentino.

Por esta razón tanto en 2016 (flex de 2,1) como en 2017 (flex consolidado de 2,6) el coeficiente duplicó lo convenido en el ACE 14. Dicho de otra forma, por cada dólar que exportaron las automotrices argentinas en los últimos dos años, importaron casi 3 dólares en autopartes y vehículos brasileños libre de impuestos, incumpliendo lo previamente acordado.

COEFICIENTE FLEX GLOBAL

(incluye vehículos más autopartes, evolución del ratio mes a mes)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

Dado el déficit estructural de Argentina con Brasil, liberalizar el comercio o no regularlo suficientemente, es ampliamente desventajoso para nuestro país. Esto se debe, entre otros aspectos, a las características de ambos mercados (diferencias de escala y estructuras de costos), la falta de competitividad en la matriz industrial argentina y la estrategia regional de las terminales multinacionales que, dentro del Mercosur, priorizan a la economía brasilera debido al tamaño de su mercado. Todo esto contribuye a profundizar la dependencia de Argentina con Brasil y la desigualdad comercial entre ambos países.

LA DEUDA POR EL INCUMPLIMIENTO DEL ACE 14

Como se introdujo anteriormente, en caso de incumplimiento del parámetro fijado por medio del coeficiente flex, el acuerdo definía una penalización sobre las terminales en caso de consolidarse un déficit sectorial global al cierre de cada año. En la práctica, el coeficiente flex global solo se supera en los años 2016 y 2017 y la deuda por las multas no pagadas de estos años ya alcanza los 1.048 millones de dólares, para el acumulado bianual. El siguiente cuadro expone el detalle por año y concepto.

DEUDA ANUAL, TOMANDO EXPORTACIONES DE AMBOS PAÍSES

(en dólares corrientes)

Concepto	2014	2015	2016	2017
Automóviles y vehículos utilitarios livianos, Ómnibus, Camiones y otros	0	0	176.478.832	660.705.783
Tractores agrícolas, cosechadoras, otra maquinaria agrícola y vial	17.493.008	13.844.194	27.058.619	72.484.828
Autopartes	197.741.685	238.592.300	164.393.588	198.681.821
Totales	215.234.693	252.436.493	367.931.039	931.872.433

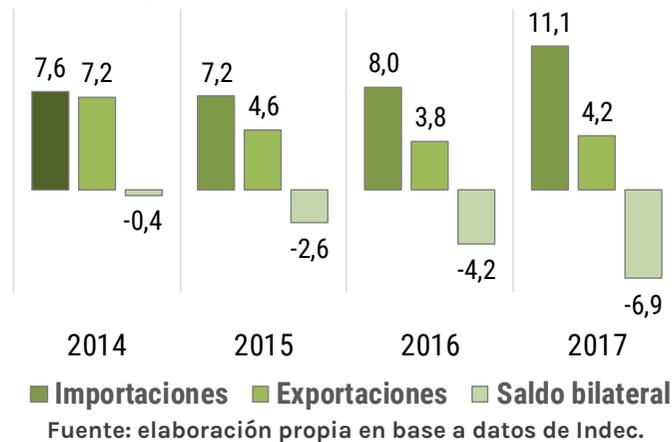
Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

Según lo dispuesto en el ACE 14 las empresas pueden ponerse de acuerdo y compensarse mutuamente para evitar la multa (aquellas que cuenten con superávit pueden ceder su crédito excedente a las empresas deficitarias) o corregir el desequilibrio comercial hasta el 2020. Sin embargo, la estrategia de las terminales no se viene verificando en ese sentido. Por caso, en los primeros la estrategia que implementaron fue la de ganar mercado posicionando localmente a los vehículos brasileros de menor precio. La expectativa de compensación por medio de exportaciones a

partir de una recuperación en el país vecino, parece dilatarse más de lo inicialmente esperado. Dicho de otra forma, el problema no se reduce a la avalancha de importaciones de vehículos desde Brasil (que de hecho alcanzó un récord histórico en 2017 tras incrementar en un 39,2% las importaciones del sector respecto a 2016) sino a que Brasil no aumenta considerablemente el volumen de compras de vehículos argentinos hace más de dos años. En números, las exportaciones en 2017 se incrementaron un 10,6% tras haber sufrido una caída del 18,3% en 2016, es decir aún se mantienen

9,6% por debajo de 2015 (año en que el PIB de Brasil caía 3,8%). Estos resultados son, en buena parte, consecuencia de la crisis que vive el sector en Brasil, a partir de un mercado deprimido que pasó de 3,5 millones de unidades vendidas (promedio 2012-1015) a 2 millones en los últimos dos años; y la consecuente estrategia de las terminales brasileras, en pos de la búsqueda de nuevos mercados mediante diferentes esquemas de marketing, descuentos al consumidor final, esquemas de financiamiento barato y demás estrategias comerciales. A esto se suma el aliciente de un mercado argentino con nuevas características deseables, en términos su permeabilidad al ingreso de bienes importados, menores impuestos y empresas concesionarias con mayor acceso a dólares.

INTERCAMBIO COMERCIAL BILATERAL (en millones de dólares FOB)



LA LETRA CHICA.

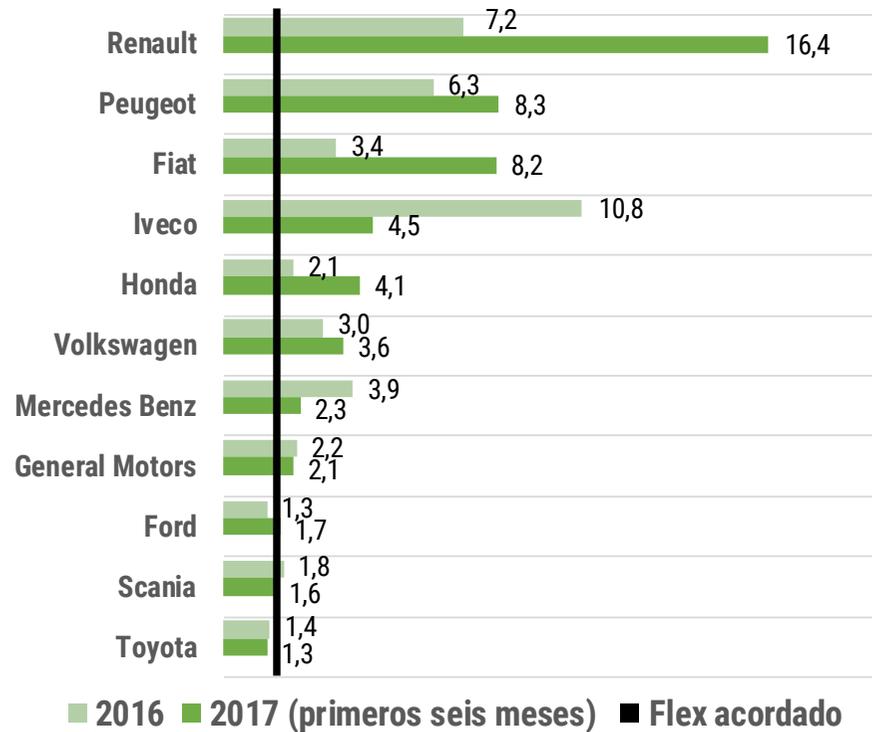
Atendiendo a la tendencia del comercio bilateral, el año pasado el Poder Ejecutivo argentino dio cuenta de la dificultad de cumplimiento en el acuerdo. Contemplando estos posibles desajustes respecto a lo pautado, el ACE 14 en sus disposiciones establece que “las partes podrán exigir a los importadores instalados en sus territorios garantías previas en función del monto de arancel de importación a ser cobrado en las condiciones estipuladas en este Acuerdo”. En igual sentido, en el mes de julio de 2017 se publicó la resolución 535-E/2017, la cual instituye el cobro de un seguro de caución sobre las terminales automotrices argentinas. La prima, o garantía, asociada, rondaría en torno al 0,3% de la multa potencial (alrededor de 3 millones).

Sin embargo, no queda claro aún como se instrumentará el pago de la deuda entre las distintas empresas, ya que no todas verificaron el mismo proceso de desequilibrio comercial en los dos últimos años del acuerdo, ni tampoco muestran igual grado de desvío respecto al flex acordado. Según la recolección de datos de Aduana en 2016, Honda (203,8%), las automotrices que más incrementaron sus compras desde Brasil fueron Fiat (+132,6%), Renault (+86,1%) y Peugeot (+74,9%). No obstante, en igual período, sus exportaciones hacia nuestro principal socio comercial registraban caídas de dos dígitos. Si comparamos el primer semestre de 2017 respecto a igual período de 2016, podemos ver que su comportamiento fue similar: Honda (+667%), Fiat (+47,5%), Renault (+54,5%) y Peugeot (54,0%) volvieron a incrementar

sus importaciones y solo Peugeot recuperó parte del volumen de ventas a Brasil. Por otro lado, Mercedes Benz, Volkswagen y Toyota mostraron un comportamiento más equilibrado en el comercio bilateral con el país vecino.

Respecto al desvío sobre el flex de 1,5, en 2016 solo Ford y Toyota se mantuvieron dentro de los límites establecidos, siendo esta última la única terminal que cumplió con lo acordado en el primer semestre de 2017.

FLEX TOTAL POR ENTIDAD AUTOMOTRIZ (ratio para el segmento de vehículos terminados)



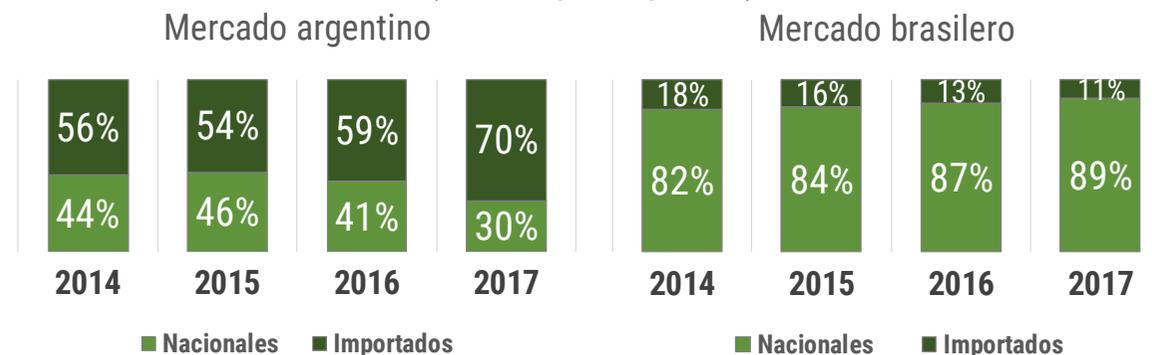
Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

EL FLEX NO ES LA ÚNICA PARTE DEL ACUERDO QUE NO SE CUMPLE.

En el “Protocolo de Intenciones” firmado entre representantes de los sectores privados vinculados a la industria automotriz de Argentina y de Brasil, las empresas dedicadas a la fabricación de vehículos automotores y de autopartes, se comprometieron a “mantener la participación mutua mínima, en los respectivos mercados de vehículos, de 11 % de vehículos argentinos, en el mercado brasileiro; y de 44,3% de vehículos brasileños, en el mercado argentino”¹, con miras a buscar

proyectar un incremento mutuo, en el mediano y largo plazo. Basta ver la participación de los vehículos importados en los patentamientos de Brasil y las ventas en Argentina para concluir que este “Protocolo de Intenciones” tampoco ha sido respetado. Ocurre que, para el caso de Brasil, en 2017 el mercado que se suponía destino garantizado para los vehículos argentinos lo acapararon todos los importados (11%). Mientras en Argentina, la participación de los vehículos brasileños en los patentamientos totales creció hasta representar el 59% en 2016 y el 70% en 2017. El siguiente gráfico, expone la evolución de los números señalados

ORIGEN EN LOS PATENTAMIENTOS DE BRASIL Y VENTAS A CONCESIONARIOS DE ARGENTINA (en % de participación)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Adefa y Anfavea.

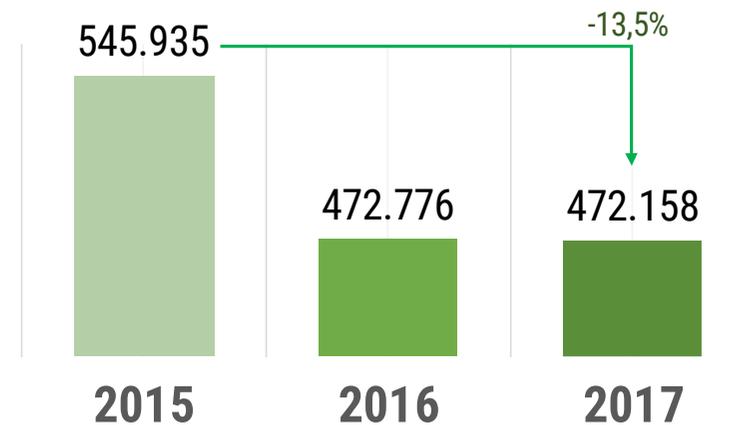
¹ Anexo III, Cuadragésimo Protocolo Adicional ACE 14)

LAS CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DEL ACUERDO

Además del extraordinario déficit comercial del año pasado y sus secuelas sobre el equilibrio externo, las mayores consecuencias del exponencial incremento de las compras de vehículos de Brasil tienen que ver con el impacto en la producción total del sector automotor. Por un lado, el segmento autopartista se ve fuertemente dañado, ya que los vehículos nacionales donde estas empresas pueden colocar sus productos pierden mercado. Por otro, dada la preferencia de los consumidores de segmentos de poder adquisitivo alto por los vehículos importados, la liberalización del comercio redundó en una reducción en la demanda de vehículos nacionales. Este escenario, deriva en una menor producción local de automóviles, y en consecuencia menor cantidad de empleo sectorial.

En 2017 la producción de vehículos registró su segundo año de caída, con una baja de 0,1% respecto a 2016 y de 13,5% para el acumulado bianual. Asimismo, si se compara con los niveles de producción de 2011, año en que se alcanzó el máximo histórico con casi 830 mil unidades producidas, la reducción fue del 43%. Esto implica que en seis años nuestro país pasó a fabricar localmente casi la, casi la mitad de vehículos. A continuación observamos la evolución de la producción interna en los últimos tres años.

PRODUCCIÓN LOCAL DE VEHÍCULOS (en miles de unidades, año completo)



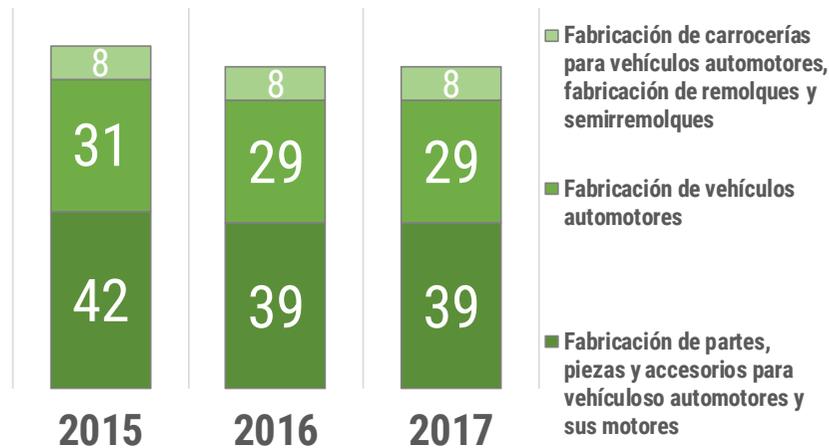
Fuente: elaboración propia en base a datos de Adefa.

En cuanto al empleo total del sector automotor, la pérdida de puestos de trabajo se profundizó en 2017. La ocupación efectiva en el sector cayó 3,7%, tras haberse reducido 2,5% en 2016. En términos absolutos, se perdieron casi 5 mil puestos de trabajo entre 2015 y 2017. En el desglose sectorial, ninguna de las ramas aumentó los niveles de empleo. Si comparamos 2015 con 2017, se observan caídas de 6,4% en vehículos y de 7,0% en la fabricación de partes; piezas y accesorios. Como se marcó, el rubro más afectado fue el de autopartes (se perdieron casi 3 mil puestos de trabajo), producto de los

mayores volúmenes de importaciones y la menor producción local de vehículos.

EVOLUCIÓN DEL EMPLEO REGISTRADO DEL SECTOR AUTOMOTOR

(en miles de trabajadores. Al 1° semestre de cada año)



Fuente: elaboración propia en base a SIPA

Con todo, se puede concluir que el incumplimiento del acuerdo automotriz entre Argentina y Brasil no solo está generando una deuda de las terminales automotrices con el Estado que podría volverse incobrable a futuro, sino que está afectado fuertemente la industria y el empleo en nuestro país. Cada vez estamos más lejos de pensar una industria integrada local y regionalmente, y de reducir la situación de asimetría respecto de la economía brasilera.