



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Automotrices: Balance comercial, calidad, eficiencia

Alberto Müller
CESPA-FCE-UBA

Nota Breve Nro 6



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



Av. Córdoba 2122 (C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires
Tel./Fax: 54-11-4370-6135 – E-mail: dircespa@econ.uba.ar
<http://www.econ.uba.ar>

Las recientes acciones gubernamentales en torno del sector automotor constituyen una oportunidad para discutir políticas industriales, un capítulo esencial de las políticas de desarrollo que la Argentina debe identificar, lejos ya de las boutades noventistas (“la mejor política industrial es no tener política industrial”).

En el caso del sector mencionado (integrado por terminales y autopartistas), la noticia disparadora fue la de un déficit comercial de 5.800 millones de dólares en el año 2010, tras una espectacular recuperación en la producción. Aparecieron así renovadas exigencias de nivelar este déficit, un dato que a esta altura es estructural, luego de la violenta de-sustitución de importaciones operada en los años '90: si hace 20 años, el 80% de las autopartes eran de producción local, este porcentaje bajó a la mitad hoy día. El déficit corriente del sector incluso es algo mayor, por obra de las eventuales remesas de divisas al exterior por parte de las empresas extranjeras del sector.

Estas líneas apuntan a brindar algunos elementos de juicio, desde una perspectiva más amplia que la sectorial, como forma de pensar política industrial.

En primer lugar, la eventual importación de la totalidad de los vehículos que se venden hoy en Argentina demandaría una erogación de unos 15.000 millones de dólares, cifra mayor que el actual déficit comercial. En términos externos, entonces, sigue siendo mejor tener este sector automotor que no tenerlo.

Seguidamente, conviene recordar algo que se ha dicho ya. La Argentina tiene y tendrá un patrón productivo mixto, primario e industrial, por obra de su imponente dotación de recursos naturales; de hecho, es uno de los pocos países del mundo excedentario en alimentos y en energía. Tendencialmente, esta situación lleva a que el superávit primario se vea compensado por déficit en las transacciones restantes. En otros términos, no está mal que haya sectores industriales deficitarios; eventualmente la pregunta es cuáles de ellos deben serlo.

Por último, no estoy seguro que todo el énfasis deba ser puesto en el balance sectorial de divisas (una perspectiva habitual en los analistas industriales). Va un ejemplo: el vehículo Nissan Altima, fabricado en Japón; dispone de alta tecnología (una caja de cambios automática con transmisión variable continua; un consumo inferior al litro cada 10 km, para un motor de 2.5 litros y 175 HP de potencia nominal; lleva control automático de velocidad). El dato más impactante es sin embargo el costo: el Nissan Altima cuesta en Estados Unidos, al cambio actual, 80.000 pesos argentinos. A título comparativo, un vehículo Citroen C4 Sedan con motor de 2 litros (y carente de las sofisticaciones mencionadas) cuesta 100.000 pesos en el mercado local. Esto, con salarios en dólares en Argentina equivalentes al 25% del salario en Japón, aproximadamente.

Cerrar la brecha tecnológica y de costos es entonces lo que debe mandar. La Argentina puede permitirse un sector automotor deficitario; pero la contrapartida debe ser sentar las bases para un desempeño competitivo a futuro. Un compromiso inteligente entre saldo externo y eficiencia: estos son los términos en los que debería plantearse la política sectorial y la correspondiente negociación con el empresariado.