Valeria Segura
Ingeniera Industrial

Actualidad y perspectivas de la Industria automotriz en Argentina

El presente artículo aporta una visión diferente a la oficial respecto a la situación actual y perspectivas de la industria automotriz en la Argentina.
Analizaremos en que forma creció la producción, en qué se basó este crecimiento, la solidez o no de sus bases, y las perspectivas a futuro de una de las ramas de la industria más fluctuantes.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INDUSTRIA

Cuando analizamos la situación actual de la industria automotriz en la Argentina, observamos históricamente la fuerte caída de la producción posterior a la crisis del 2001, con su consiguiente baja de empleados en las principales terminales automotrices del país. Luego, se observa una recuperación creciente de la industria, llegando a uno de sus máximos picos históricos en 2007 con una comercialización de unidades en el país que sobrepasa las 500.000 unidades y proyecciones aún mayores a 600.000 unidades para este año. (VER GRÁFICO 1)

¿A que se debió este crecimiento?

Podemos analizar que luego de la crisis del 2001, hubo un hecho que marca la recuperación de la producción local de automóviles. Este hecho es la devaluación de nuestra moneda. El 3 a 1 trajo como consecuencia el abaratamiento de los costos de producción locales, en primera instancia los costos salariales.

Esta situación, sumada al mantenimiento de los precios de venta de los vehículos a exportar, expresa una ecuación financiera muy conveniente para las terminales que fabrican vehículos localmente.

Las fábricas automotrices europeas y americanas, eligieron los países como Argentina, Brasil, República Checa y China por sobre todo, para instalar sus fábricas, debido a la mejora competitiva en costos.

Esta partida de las fábricas de sus países de origen hacia sitios con menores costos salariales, generó por ejemplo la desaparición por completo de la industria automotriz masiva en Gran Bretaña. Los Estados Unidos pasaron de producir en su territorio la mitad de todos los vehículos del mundo a mediados de los años '60, a producir sólo un quinto del total a mediados de los '90.

Se presenta entonces un problema grave para los países de origen de estas grandes empresas: se van a otro país a donde pueden producir más barato, pero a costa de dejar de producir y llegar al borde del cierre de las fábricas locales. O sea, su política de maximización del capital y rebaja de los costos los lleva a dejar sin trabajo a miles y miles de personas en sus propios países, extendiéndose aún más la brecha entre pobres y ricos, ya que aumenta considerablemente el desempleo y se benefician solamente un puñado de accionistas que maximiza su capital sin importar el costo social de sus medidas. Es sabido que en EEUU son cientos de miles los obreros de esta rama que han sido dejados en la calle. Lo mismo comienza a ocurrir en Europa.

Como una forma de mantener el liderazgo, en las casas matrices, en sus países de origen, las empresas automotrices mantienen sus centros de diseño y tecnología de punta, y la fabricación de los vehículos insignia o de alta gama. Pero el requerimiento de personal es menor por la propia complejidad del proceso y se comienzan a dejar de fabricar los vehículos de venta masiva.

Analizando la rebaja competitiva de costos de producir en países como el nuestro, vemos tres componentes: salarial, componentes e inversiones en bienes de uso.

MANO DE OBRA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Con respecto a la mano de obra, si analizamos el salario medio de un ingeniero en Europa o Estados Unidos, el mismo es 4 veces mayor allá que acá. (Comparando un ingeniero de 3.000 euros por mes frente a un ingeniero júnior de 4.000 pesos por mes). Y sin embargo el precio de venta del vehículo producido es el mismo. Un vehículo de gama media en Europa cuesta alrededor de 10 mil euros, y en Argentina alrededor de 50 mil pesos.

Claramente la incidencia del salario es menor en nuestro país.

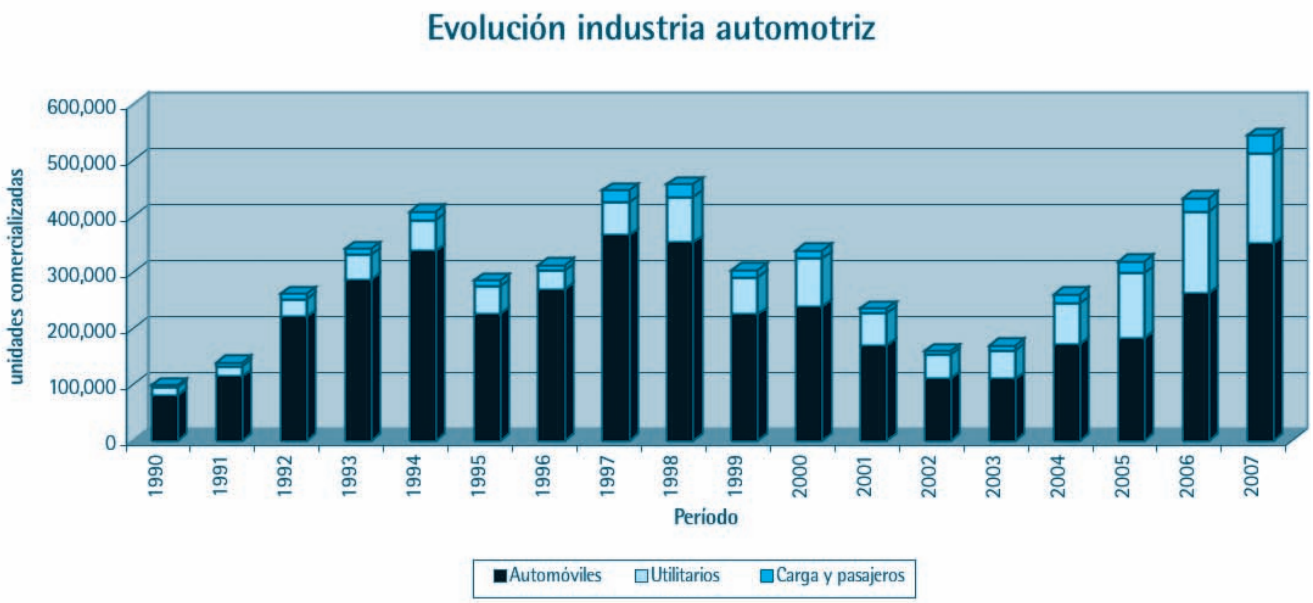
Algo nuevo que surge es que algunas empresas están ya pensando y comenzando a generar centros de diseño y de ingeniería a nivel MERCOSUR, debido a la calidad de nuestros profesionales y su bajo costo salarial con respecto a sus países de origen.

Estos centros de diseño y de ingeniería son un cambio con respecto a la política que mantenían hasta ahora, ya que descentralizan de las casas matrices lo más avanzado de su diseño; una vez más, una decisión tomada por los costos. De todas formas no dejan librado a la decisión de los profesionales locales qué investigar. Por el contrario, no dejan de tener el control sobre los proyectos, porque quienes definen qué se estudia, investiga o diseña y cómo, siguen siendo los ejecutivos de origen. Se limita a aprovechar a los jóvenes profesionales por su bajo nivel salarial comparativo.

El porcentaje de incidencia del salario en el costo total del vehículo varía de un país a otro, dependiendo del grado de automatización y complejidad del proceso. La incidencia porcentual en el costo final de la mano de obra es mayor en Argentina, debido a la baja inversión en tecnología.

A nivel de la masa salarial operativa, también se da una situación de ventaja relativa. Si bien hoy un obrero en Argentina puede cobrar un salario de aproximadamente 800 euros por

GRÁFICO 1



mes, ese mismo obrero cobra en Europa el doble. Ahora, surge un nuevo factor competitivo en esta ecuación. El salario de ese mismo obrero en China es de 80 euros mensuales... ¿A dónde nos deja competitivamente esta situación?

AUTOPARTES

Con respecto a la industria automotriz en Argentina, si analizamos el componente de las autopartes del vehículo, se ha tendido en estos últimos 5 años a generar y empujar a las empresas metalúrgicas locales y autopartistas a la producción para acompañar esta situación favorable del mercado.

Hace poco el Senado convirtió en ley un proyecto que establece un régimen de estímulos impositivos para que las terminales automotrices se abastezcan con autopartes producidas en el país.

La nueva norma concede reintegros del 8% sobre el total de las autopartes que adquieran localmente las automotrices durante el primer año de aplicación del sistema, del 7% en el segundo año y del 6% en el tercero, además de un régimen de beneficio particular para la compra de autopartes locales destinadas a motores y cajas de transmisión.

Un automóvil es considerado nacional cuando tiene por los menos un 60 por ciento de autopartes de Argentina o Brasil. Actualmente, la balanza es totalmente favorable a Brasil.

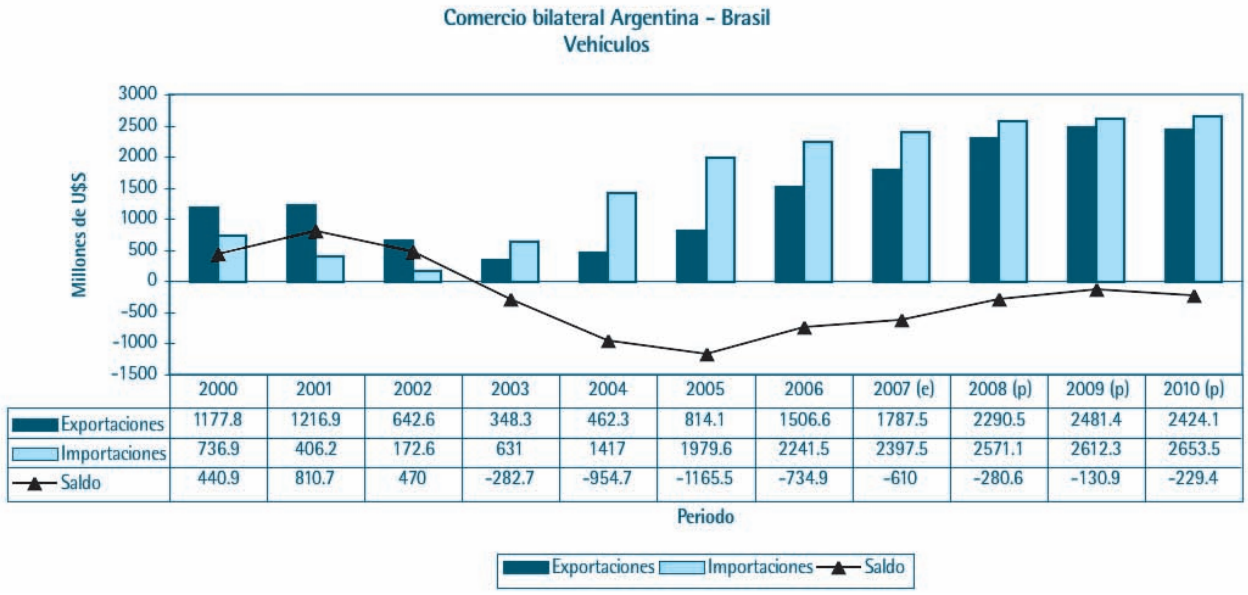
(VER GRÁFICOS 2 Y 3)

A pesar de lo que diga el gobierno, esta ley no convence a los empresarios autopartistas. No hubo un cambio real con respecto a la integración local de vehículos en Argentina con respecto a la década de los noventa.

Mientras no haya cambios estructurales, es imposible dar vuelta el resultado de la balanza comercial del sector con Brasil, que es totalmente deficitaria para la Argentina y se pronostica que lo sea aún más para los años venideros. (VER GRÁFICO 4)

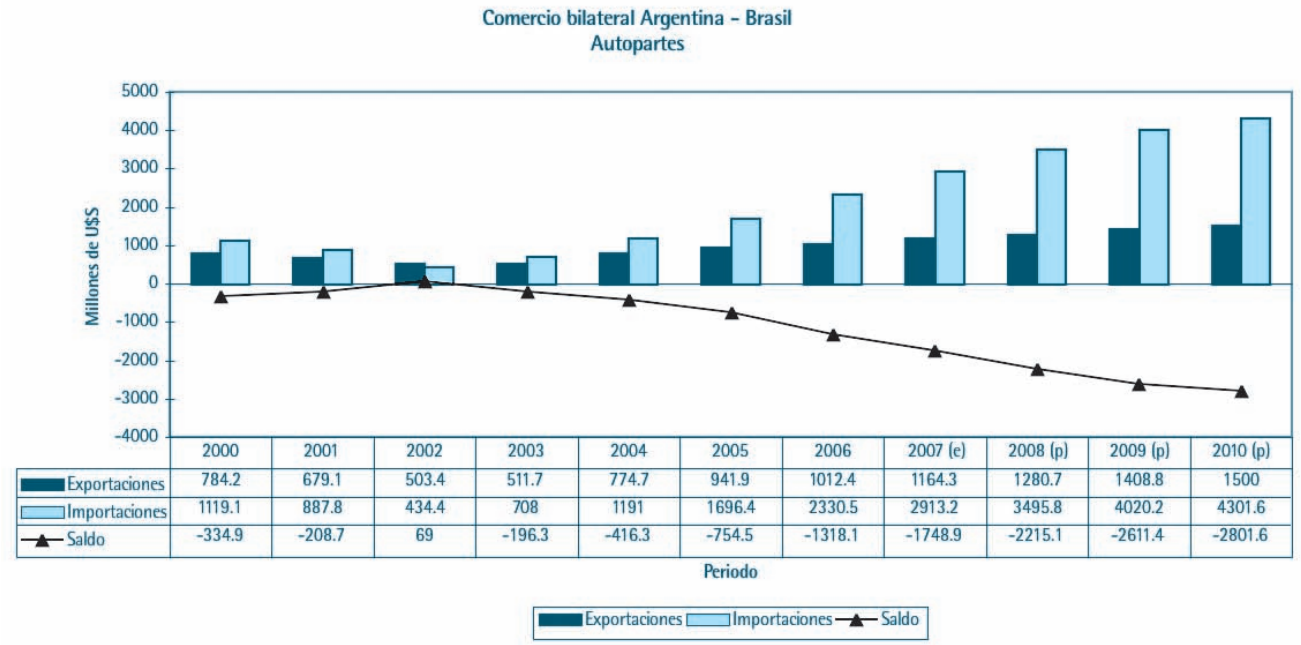
No hay autopartistas que tengan la capa-

GRÁFICO 2



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (e)	2008 (p)	2009 (p)	2010 (p)
Exportaciones	1177.8	1216.9	642.6	348.3	462.3	814.1	1506.6	1787.5	2290.5	2481.4	2424.1
Importaciones	736.9	406.2	172.6	631	1417	1979.6	2241.5	2397.5	2571.1	2612.3	2653.5
Saldo	440.9	810.7	470	-282.7	-954.7	-1165.5	-734.9	-610	-280.6	-130.9	-229.4

GRÁFICO 3



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (e)	2008 (p)	2009 (p)	2010 (p)
Exportaciones	784.2	679.1	503.4	511.7	774.7	941.9	1012.4	1164.3	1280.7	1408.8	1500
Importaciones	1119.1	887.8	434.4	708	1191	1696.4	2330.5	2913.2	3495.8	4020.2	4301.6
Saldo	-334.9	-208.7	69	-196.3	-416.3	-754.5	-1318.1	-1748.9	-2215.1	-2611.4	-2801.6

cidad productiva que les piden las terminales, ya que desde el sector denuncian que la inflación está provocando aumentos de sus componentes y de su mano de obra, lo cual reduce los márgenes de ganancia, y aumenta los costos.

Además se suma la situación de los proveedores del acero necesario para la fabricación de las autopartes. Entre las grandes siderúrgicas de Argentina, por ejemplo *Aceros Zapla* prioriza la venta al exterior antes que al mercado interno, y *Acindar* presenta algunos problemas de calidad en lo que respecta al acero utilizado por las autopartistas. Esto genera desabastecimiento e imposibilidad de producir para las empresas autopartistas que requieren acero para su producción.

En estos momentos las autopartistas locales se encuentran en un nivel competitivo similar al de México.

Empieza a haber un interés creciente por parte de las multinacionales, en la compra de las autopartistas Argentinas. Muchas empresas familiares ya se vendieron a multinacionales. Así sucedió con la fabricante de *Válvulas Edival*, que fue vendida a la alemana Mahle por U$S 60 millones. También la norteamericana *IAC Group* adquirió a la cordobesa *Plastal* a través de su subsidiaria *Plascar*. La portuguesa *Sodecia* esta por quedarse con *Histap*, empresa dedicada al estampado. Además continúan los rumores sobre la venta de *Mirgor*...

Y China ingresa en este lugar que queda, con menores costos y gran capacidad producti-

va. Como anunció hace pocas semanas el gobierno de China, es su intención comprar empresas extranjeras y posicionarse mundialmente.

Es una cuestión de tiempo la transferencia de tecnología a las empresas chinas. Y las automotrices locales ya salen a buscar proveedores al país asiático.

El gobierno chino tiene como objetivo que la industria de las autopartes aumente sus exportaciones de los 22.000 millones de dólares (unos 16.000 millones de euros) en el 2006 a 40.000 millones de dólares (29.340 millones de euros) en el 2010 y 100.000 millones (unos 73.500 millones de euros) en el 2020.

Como conclusión con respecto a las autopartes, podemos decir que la concentración de este sector mediante la compra de las empresas locales por multinacionales chinas o de otros orígenes, no es favorable a la Argentina. El gobierno de China también anunció que prevé trasladar parte de las fábricas en el extranjero al país asiático como medida de reducción de costes.

INVERSIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA

Analizado así, los componentes y la mano de obra, nos queda el tema del análisis de las inversiones necesarias para la producción de esta mayor demanda de vehículos.

En cuanto a las terminales que ya contaban con fábricas instaladas en Argentina, el aumento de producción se dio principalmente con la apertura de nuevos turnos de producción, lo que trae una inversión mínima en maquinarias, pero una gran variación en el empleo de mano de obra.

Si bien las principales terminales automotrices contaban con capacidad instalada para aumentar su producción a los niveles actuales, también se dio la situación en algunos casos, de instalación de nuevas plantas, o en el aumento de la capacidad productiva de las instalaciones actuales.

¿De qué forma se realizaron y se realizan estas inversiones?

Pretendemos acá generar una crítica con el fin de debatir la ingeniería de las mismas. Las inversiones realizadas fueron y son las mínimas necesarias para hacer frente a esta demanda creciente. No se utiliza tecnología de última generación, se trata de evitar la automatización en su mayor medida, reemplazándola por mano de obra barata que puede hacer el trabajo de un robot, aunque con menor repetitibilidad. Además el Estado compensa con subsidios a aquellas empresas que traen al país equipamiento, (20% en bienes usados, y 10% en nuevos). En lugar de generar nuestra propia tecnología y dar lugar al desarrollo tecnológico en Argentina, se subsidia traer bienes obsoletos del exterior. Traer la tecnología de otros países le ha costado a nuestro país más de 20 millones de pesos en subsidios, sólo en lo que respecta a 10 proyectos de terminales automotrices del 2003 a la fecha.

Como bien dijo el presidente de una importante automotriz de origen asiático, en Argentina se instala lo mínimo indispensable, y se suple con gran cantidad de mano de obra. Ya que les es "más simple" deshacerse de la mano de obra excedente frente a una caída de este mercado fluctuante o una desestabilización de la economía, que levantar inversiones de grandes dispositivos de fabricación de tecnología de avanzada.

Las fábricas locales están a décadas de distancia a nivel tecnológico de las fábricas en las casas matrices.

Esta situación deja una vez más a la Argentina frente a una afirmación falaz. Frente a un gobierno que anuncia con bombos y platillos la instalación de nuevas plantas y aumentos de capacidad instalada, nos encontramos con una realidad donde lo único que se hace es tomar cientos de obreros que reemplacen con su salario devaluado lo que pueden realizar las máquinas.

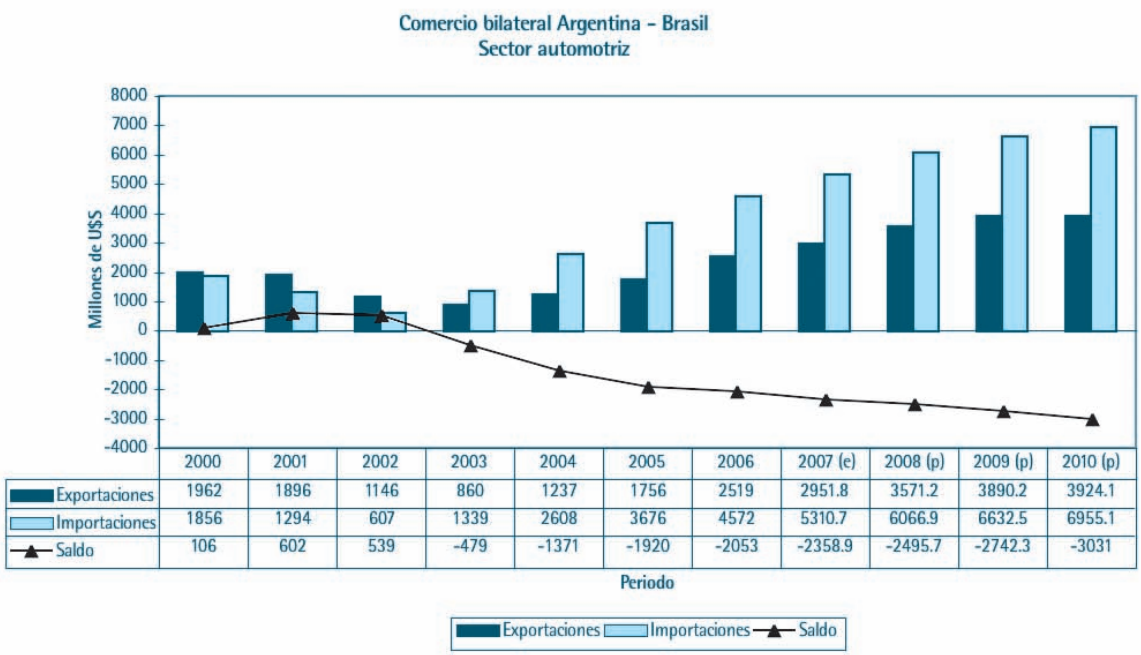
Grandes galpones que a la vista de un ojo no entrenado o no conocedor de la tecnología de esta rama industrial pueden parecer grandes centros de producción, no son más que grandes galpones con bajo nivel tecnológico.

CONCLUSIONES

Analizados los tres componentes, tenemos: salarios devaluados y cada vez menores debido a la inflación. Componentes que tienden a ser importados más que fabricados localmente, y fábricas con bajas inversiones para abastecer la demanda creciente de vehículos. Y la balanza comercial automotriz que demuestra que así como estamos, este es un sector deficitario para la Argentina.

¿A dónde nos deja esta situación "pujante" de la industria automotriz? ¿Nos encontraremos en un par de años con que las autopartistas cerraron o fundieron, que todos los componentes son venidos de otros países de menor costo y nos limitamos a ser meros armadores de vehículos, como en algún momento fuimos meros armadores de componentes con el supuesto boom de los 90 de la industria electrónica en Tierra del Fuego?

GRÁFICO 4



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (e)	2008 (p)	2009 (p)	2010 (p)
Exportaciones	1962	1896	1146	860	1237	1756	2519	2951.8	3571.2	3890.2	3924.1
Importaciones	1856	1294	607	1339	2608	3676	4572	5310.7	6066.9	6632.5	6955.1
Saldo	106	602	539	-479	-1371	-1920	-2053	-2358.9	-2495.7	-2742.3	-3031