

Mercado Automotriz 2017 y perspectivas para 2018

La venta de automóviles tuvo en 2017 uno de los mejores años de su historia. Según información de ACARA el patentamiento alcanzó a 900.942 vehículos, con un aumento del 26.9% con respecto a 2016, resultado de un aumento del 26.3% en vehículos y utilitarios livianos y del 52.4% en utilitarios pesados. Estos valores representaron el segundo registro de la serie histórica, sólo por detrás de los 961.355 vehículos de 2013.

Desde el punto de vista de la producción, durante 2017 se alcanzó un volumen, según ADEFA excluida la producción de utilitarios pesados, de 472.776 unidades con una caída de 0.1%, siendo resultado de una reducción del 15.6% en automóviles y un aumento de 16% en utilitarios.

No existen estadísticas oficiales de producción de autopartes, pero la encuesta que realiza ADIMRA con las autopartistas metalúrgicas refleja que las empresas de la muestra tuvieron un incremento de la producción durante 2017 de 5%, este desempeño puede explicarse porque las empresas de la muestra están orientadas a la producción de remolques y semirremolques y de utilitarios livianos. Estas empresas en 2017 recuperaron aproximadamente los niveles de producción de 2015.

La exportación de vehículos, según datos de ADEFA, alcanzó a 209.587 unidades (+10.3%) con una caída en segmento de automóviles (-21.3%) y un incremento de 28.8% en utilitarios livianos. En términos de divisas, las exportaciones se incrementaron un 16%.

Por otra parte, las importaciones de vehículos se incrementaron un 43.2%, siendo el segundo registro más alto de la serie histórica, generando un aumento del déficit comercial (+90.1%) que alcanzó un monto de USD 4.158 MM.

Desde el punto de vista del autopartismo metalúrgico, las exportaciones se incrementaron un 8% (alcanzando USD 796 millones) en tanto que las importaciones lo hicieron un 13.4% alcanzado a USD 4.446 millones (+13,4%) con un saldo comercial negativo de USD 3.650 miles de millones. Lo anterior implica un déficit cercano a los ocho mil millones de dólares lo que representó aproximadamente el 92% del déficit comercial total de Argentina.

Los dos sectores – motores y sus partes y transmisiones y sus partes – que representan aproximadamente el 68% de las exportaciones están concentradas en pocas empresas, de origen internacional y corresponden a mayoritariamente a operaciones intrafirma, en tanto que las importaciones se distribuyen en todos los segmentos integrantes del sector donde se registran significativos déficits.

El comercio con Brasil, regido por el Protocolo Automotriz Bilateral Adicional al ACE 14, registró un significativo desbalance. En efecto, frente a un Flex establecido de 1.5, durante 2017 alcanzó un valor de 2.4. Teniendo en cuenta las penalidades que alcanzan a las empresas que superan el desbalance máximo autorizado, estas alcanzarían, según información de prensa, USD 250 millones para el periodo julio 2016-junio 2017.

En los dos primeros meses de 2018 se mantiene la dinámica observada el año anterior. En efecto, al mes de febrero los patentamientos se incrementaron un 22.6% con respecto a igual periodo del año anterior (+25.6% en automóviles y +13.7% en utilitarios livianos). De esta manera las 188.953 unidades patentadas constituyeron el récord para un primer bimestre de la serie histórica. En ese marco, la presencia importada dominó el ranking de ventas, donde 8 de los primeros diez modelos en el caso de automóviles y 5 de los primeros 10 en utilitarios livianos fueron importados, capturando el 69% del mercado.

Mucho de lo anterior tuvo que ver con la profundización de las tendencias observadas el año anterior. En el primer bimestre la producción se incrementó un 20% (60.943 unidades), este valor también supera al registrado en 2016 y se encuentra por debajo de las 69377 unidades de 2015.

Si bien existe la perspectiva de un aumento de la producción, esto estaría alcanzando a un sector relativamente restringido de los autopartistas: aquellos que se encuentran avocados a los nuevos proyectos y a las camionetas. Los restantes, perdieron negocios con los cambios de modelos, y los dedicados al mercado de reposición se ven seriamente amenazados por el bajo volumen y las importaciones de Brasil y China.

En la proyección anual, la última estimación realizada en enero, ADEFA planteó una visión sustancialmente más positiva que en su proyección de finales de 2017. En efecto, prácticamente duplicó sus previsiones de exportación y producción con respecto a las que había comunicado en diciembre. Prevé una demanda de vehículos de 945 mil unidades, la producción se estima en 565.000 unidades con un aumento del 20% y 300.000 unidades de exportación, es decir, un 43% de crecimiento.

Sin embargo, dados los resultados del primer bimestre es probable que se superen las estimaciones de demanda, ya que para los próximos 10 meses el mercado podría crecer solo el 1.2% para alcanzar las 945 mil unidades estimadas por ADEFA. Por lo que no sería extraño, de mantenerse la dinámica actual, que se alcance la meta de 1 millón de vehículos patentados.

De darse ese resultado, los datos de balance comercial de 2018 serían significativamente peores que los del año anterior y serían consistentes con las proyecciones realizadas por ANFAVEA que para 2018 estima un aumento de la producción de 13,2% (3,06 millones de unidades), un aumento de las ventas de 11.7% (2.5 millones de unidades) y un crecimiento del 5% en las exportaciones

(800 mil unidades). Esto indicaría que ANFAVEA proyecta que la expansión del mercado interno será para la producción brasileña, en tanto que el aumento de exportaciones, considerando la dinámica actual se destinaría a atender el mercado argentino.

Lo anterior coincide con la dinámica implícita en la proyección de ADEFA que supondría que el aumento de producción se destine a exportaciones, en tanto el incremento del mercado interno se atienda con importaciones. De cumplirse esta previsión, la participación de mercado de los vehículos nacionales en las ventas locales alcanzaría la menor participación histórica de las últimas décadas y se tendría un empeoramiento del Flex en el comercio bilateral y un aumento sustancial del déficit comercial automotriz.

En síntesis, de no cambiar las tendencias existentes en la demanda local, la dinámica del comercio exterior y la maduración de los proyectos en marcha, se podría inferir la acentuación de los rasgos verificados durante 2016 y 2017, con un mercado local atendido por importaciones, y la producción dependiendo de un mercado externo signado por lo que pase en Brasil y las ganancias de competitividad que el país y las empresas terminales alcancen.

Este panorama deja al sector autopartista metalúrgico en una situación extremadamente compleja, ya que, a la presión de costos, la dependencia del mercado externo y el peso de las importaciones en la demanda local tanto en equipo original como reposición, se suma que aún no se están verificando los efectos esperados de la Ley de desarrollo de autopartes apalancando nuevas inversiones en el sector y logrando el efectivo aumento del contenido local.