



ACTUALIDAD INDUSTRIAL N°13

**EL SECTOR AUTOMOTOR
Y EL COVID - 19**

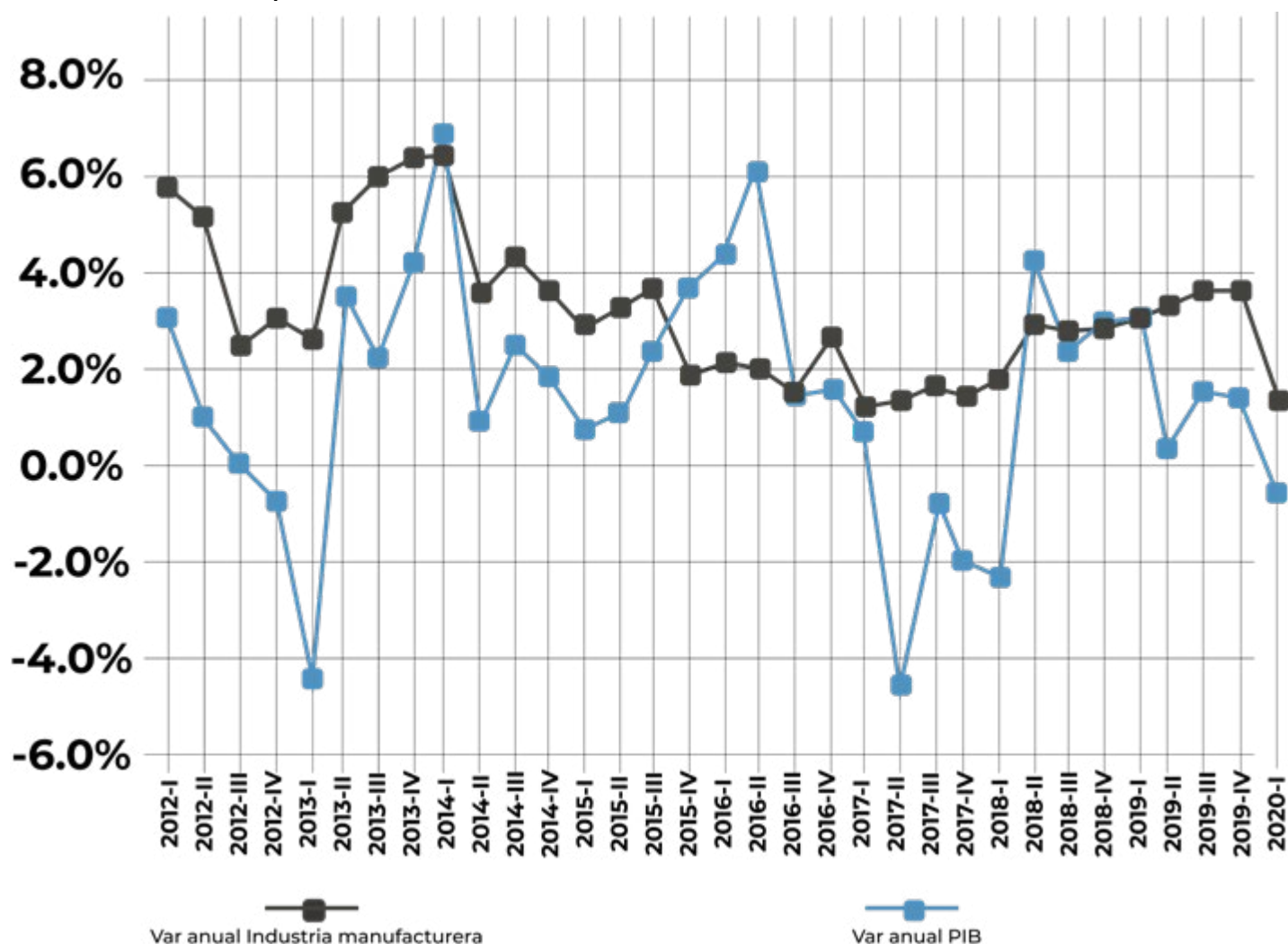
Junio de 2020

PRESENTACIÓN

La pandemia del coronavirus (Covid – 19) trajo consigo la peor crisis económica de la historia reciente, acelerada por los confinamientos preventivos adoptados en la mayor parte del mundo. Pero, de la misma forma, ha puesto en la agenda pública nuevamente el debate sobre la importancia de la producción nacional.

La mayor parte de los sectores de la economía se han visto afectados a nivel mundial y en Colombia. La industria manufacturera no es una excepción. Los recientes datos publicados por el DANE alrededor del crecimiento económico para el primer trimestre de 2020 muestran que la industria se contrajo 0,6 %, por debajo del PIB nacional el cual creció un 1,1%. La cifra para la industria es uno de los peores desempeños para el primer trimestre desde 2012.

Gráfica 1. Variación anual por trimestre de la industria manufacturera vs PIB Colombia 2012 – 2020



Fuente: elaboración propia con base en datos del DANE.

Para el mes de abril, la industria manufacturera perdió más de un millón de ocupados, cerca de un tercio de la ocupación total del sector y fue la actividad líder en la destrucción de ocupaciones para dicho mes.

Esto sin duda tiene efectos sobre el sector automotor de Colombia, el cual se ha caracterizado por el cada vez menor consumo de vehículos fabricados en el país, un constante déficit comercial y la pérdida sucesiva de empleos en dos de los eslabones más importantes de la cadena: fabricación de vehículos y fabricación de autopartes. Cabe recordar que “la industria automotriz y de autopartes, así como el comercio de

vehículos y autopartes, juegan un papel importante en la generación de empleo y valor agregado en la economía nacional. Su relevancia no radica exclusivamente en la producción, el comercio y el consumo final por parte de los hogares, sino que además incluye el rol que juega el sector automotor en el quehacer de los demás sectores de la economía” (Reina, Oviedo, & Moreno, 2014, pág. 1), teniendo en cuenta que el 30 % de los coeficientes de insumo-producto (2015) se consideran muy importantes dada la relación intersectorial que genera el sector, pero la cual se ha ido deteriorando (Grupo Proindustria, 2018).

1. PANORAMA INTERNACIONAL

En el marco de la crisis económica desatada por la pandemia y la continuación de los planes sobre crecimiento con menores emisiones de partículas contaminantes, varios países dentro de sus planes de reactivación económica han incluido a la industria automotriz como uno de los ejes de reactivación de la demanda. Existen tres factores importantes que influyen en los cambios de la industria automotriz mundial (Gómez & Noroña, 2018):

- ◆ El comportamiento de la demanda de vehículos
- ◆ La regulación gubernamental en los países desarrollados
- ◆ Los cambios tecnológicos

El cierre de actividades en la provincia de Wuhan, China, uno de los centros más importantes del sector automotor de este siglo a nivel global, trajo consigo la parálisis en las actividades de varias empresas productoras como Nissan, Honda, Renault y Citroën – Peugeot. Esto ha traído consigo consecuencias en la distribución de la cadena global de suministro a países como Corea del Sur (Hyundai) y en México (Renault – Nissan y Mercedes-Benz); de hecho, en plantas

como las de Nissan, Honda e Isuzu dependen un 30% de las autopartes que son fabricadas en China¹. Tal es el caso de las plantas en Gran Bretaña como McLaren y Bentley², que están buscando alternativas en el transporte de productos provenientes de China. En Europa, los cierres en plantas en Serbia, Italia y España causaron, en el caso del último país, el cierre de la japonesa Nissan en Barcelona en donde se generaban 3.000 empleos directos y cerca de 20.000 puestos de trabajo indirectos³.

Bajo este esquema, en la actual coyuntura, países como China, Alemania y Francia creen que parte de la reactivación económica pasa por el fomento a la venta de vehículos.

China desde finales de febrero ha venido delineando una política que implica aumentar las ventas, facilitar las transacciones de automóviles usados, reemplazar los vehículos antiguos por los de energía nueva, entre otras. En detalle, Hunan, Sichuan y otras provincias entregan ayudas fiscales para la compra de vehículos; la provincia

de Guandong entrega un subsidio de hasta USD 1.417 para los compradores rurales que adquieran vehículos de energía nueva (eléctrica, híbridos y de hidrógeno), Shanxi otorga hasta USD 1.133 para las que decidan comprar vehículos producidos en esta provincia y Shanghái ofrece USD 708 para cubrir los pagos de energía para los compradores de vehículos de energía nueva. Zhejiang, Jilin, Chongqing y Sichuan son algunas de las provincias que fomentan el reemplazo de vehículos antiguos por nuevos con un apoyo de hasta USD 708. También se han aumentado en 10.000 unidades las cuotas de emisión de matrículas anuales para los vehículos en Guangzhou, Shenzhen y Hangzhou⁴. Todas estas medidas son el reflejo de la actualización de la política de la industria automotriz de China, que no solo apuesta por aplicar mejoras sustanciales en las normas de seguridad y emisión de sus vehículos, sino que también involucra construcciones de nueva infraestructura, redes de información y desarrollo de nuevas instalaciones para carga e intercambio de baterías⁵.

Alemania incluyó dentro de su plan de estímulo general de la economía bonificaciones para compra de automóviles convencionales por 2.500 euros y de 3.000 euros para los autos de bajas emisiones. Para el caso de

1. Información disponible en: <https://www.infobae.com/autos/2020/03/15/como-el-coronavirus-puso-de-rodillas-a-la-industria-automotriz-mundial/>

2. Información disponible en: <http://www.revistaturbo.com/noticias/afecta-el-covid-19-la-industria-automotriz-3133>

3. Información disponible en: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/27/companias/1590614578_563779.html

4. Información disponible en: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-05-31/china-is-trying-to-salvage-its-bruised-electric-car-industry#>

5. Información disponible en: http://autonews.gasgoo.com/china_news/70017205.html

los automóviles eléctricos o híbridos, se entregaría una adición a estos subsidios en 1.500 euros y 750 euros, respectivamente. En total, se estima que este paquete pueda sumar 5.000 millones de euros⁶.

Francia contempla disponer de 8.000 millones de euros para incentivar la industria en su totalidad y con la meta de hacer de este país el principal fabricante de vehículos limpios. Para dinamizar las ventas del sector, se entregará una ayuda a las personas de 7.000 euros por la compra de un vehículo eléctrico, mientras que a las empresas se les dará un bono de 5.000 euros para que adquieran uno de estos vehículos. En el caso de automóviles híbridos, la prima recibida sería de 2.000 euros por la compra de uno de estos autos. En cuanto a las personas que deseen renovar su auto, se entregará una prima de 3.000 euros para adquirir un auto convencional y 5.000 euros para los que cambien su auto por uno eléctrico⁷.

En el caso de Estados Unidos se está buscando fomentar al sector con bajas tasas de interés, incluso cercanas al 0%,

y con descuentos sobre el valor de los vehículos de acuerdo con el modelo⁸. El gobierno federal, presionando a los mandatarios regionales y locales para la apertura económica, ha insistido en la reactivación de las fábricas vinculadas con los vehículos, lo que se ha traducido en la retoma de labores en varias plantas de Fiat Chrysler, GM y Ford a lo largo del país⁹. La industria automotriz toma una especial relevancia ya que representa el 8% de las exportaciones mundiales de bienes, siendo el cuarto grupo de productos más exportado y se concentra en 5 países quienes participan con el 48,2% de las exportaciones totales de esta clasificación y el cual es liderado por Alemania (16,3%); Japón (10%); Estados Unidos (8,9%); México (8,1%) y China (5%). Cabe tener en cuenta que Colombia tiene o está negociando un Tratado de Libre Comercio (TLC) con 4 de los 5 países anteriormente mencionados.

6. Información disponible en: <https://www.autonews.com/sales/german-ministry-said-propose-56-billion-program-boost-vehicle-sales>

7. Información disponible en: <https://elpais.com/economia/2020-05-26/francia-apuesta-por-los-coches-limpios-para-salvar-su-industria-del-automovil.html>

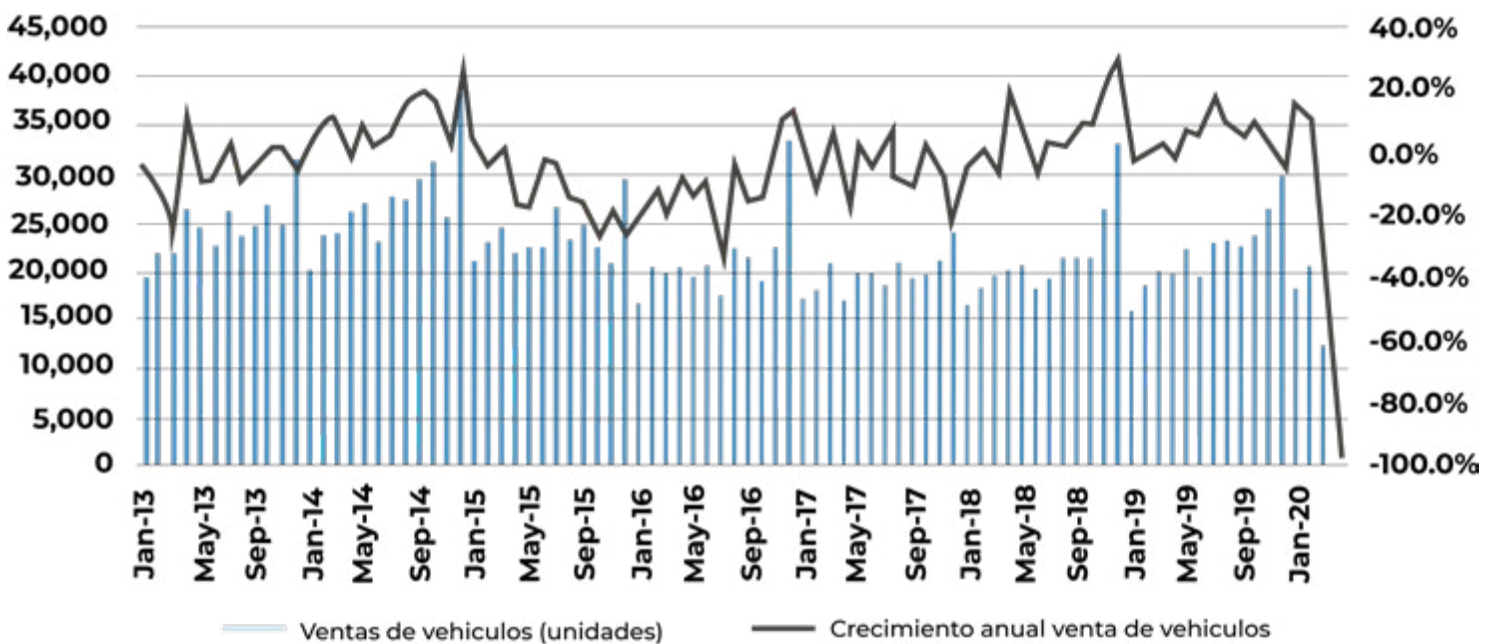
8. Información disponible en: <https://www.univision.com/noticias/dinero/el-coronavirus-estaciono-los-autos-y-quebro-empresas-como-hertz-sera-mas-barato-ahora-comprar-un-carro>

9. Información disponible en: <https://www.ambito.com/mundo/estados-unidos/eeuu-las-automotrices-vuelven-la-actividad-el-clamor-trump-n5103312>

2. PANORAMA NACIONAL

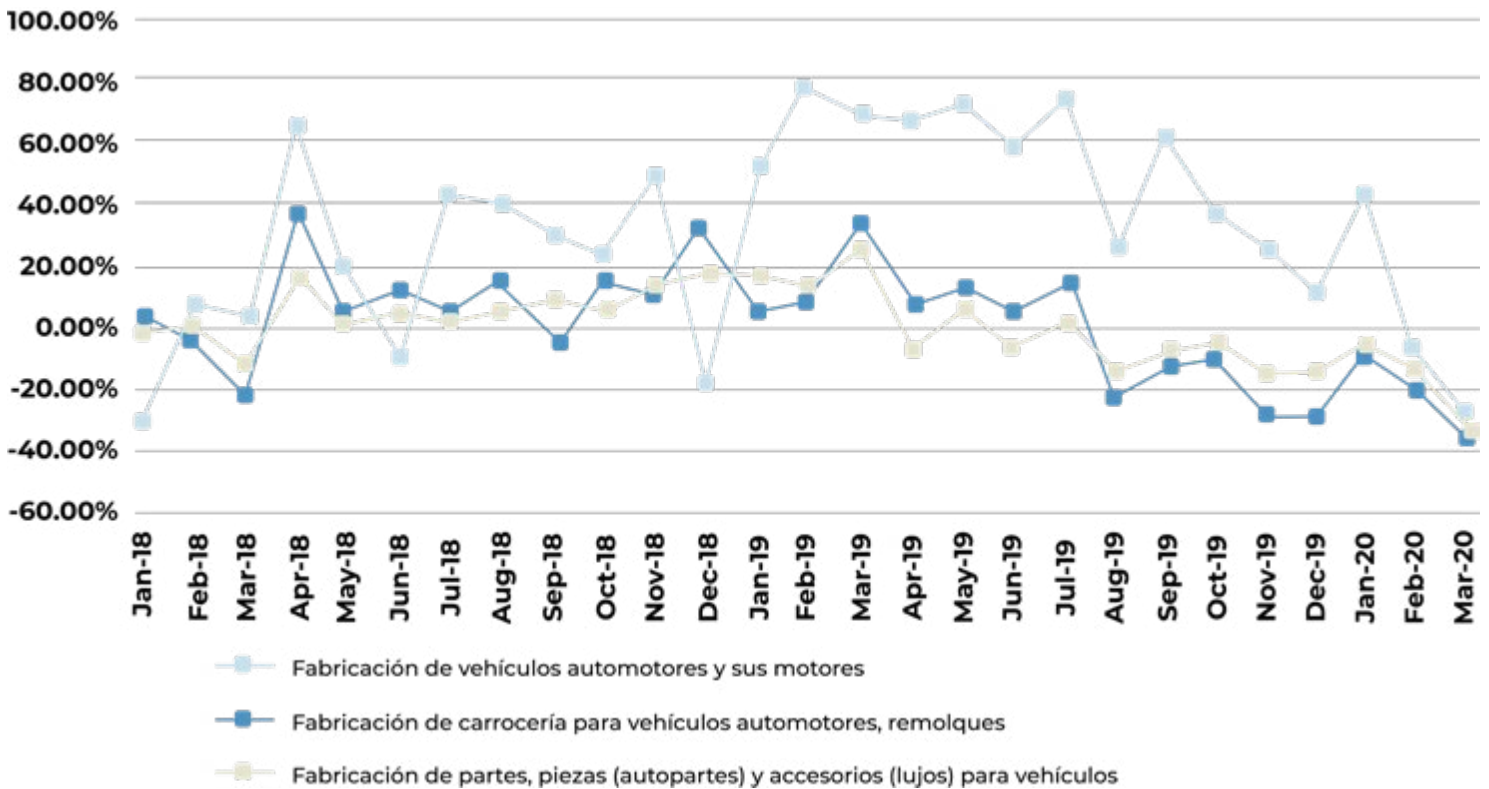
El panorama nacional está muy distante de las medidas tomadas en otros países, a pesar de que el componente de la demanda es el más importante para el crecimiento económico de cualquier país. La precaria situación de pobreza ha obligado a que el paquete de medidas se dirija a la población más vulnerable, por lo que no existe ninguna ayuda a fortalecer la demanda en la industria automotriz. Como consecuencia, la demanda de vehículos tan solo para el mes de cayó un 98,9% según las cifras de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos), con ventas para el mes de apenas 217 unidades, la peor cifra en los 7 años desde que existe referencia por la entidad, pero que seguramente empezará a mejorar a partir de los registros en mayo con la reapertura de algunos sectores, incluida la venta al por mayor y menor de vehículos.

Gráfica 2. Venta mensual y crecimiento anual de la venta de vehículos en Colombia 2013 – 2020



A esta situación se suma que la producción real de dos de los subsectores más importantes del sector automotor como la fabricación de vehículos y la fabricación de partes vienen decreciendo de forma constante desde el mes de agosto de 2019 y presentaron su peor comportamiento para marzo de 2020, mes en el que inició el confinamiento preventivo.

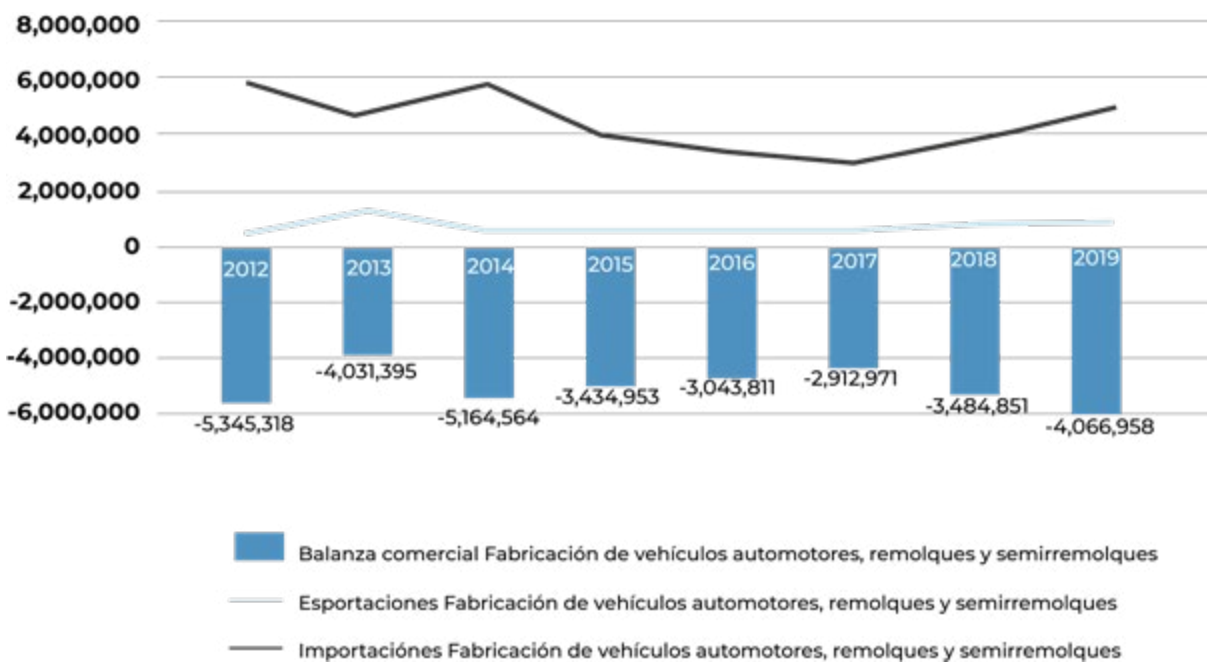
Gráfica 3. Variación anual de la producción real de los subsectores de la industria automotriz 2018 – 2020



Fuente: elaboración propia con base en la Encuesta Mensual Manufacturera del DANE.

Otro factor que afecta al sector es el paulatino aumento del déficit comercial desde 2017 y que para el año 2019 llegó a USD 4.067 millones, provocado principalmente por el aumento de las importaciones automotrices desde Brasil en más de 90 %, desplazando a México como el principal proveedor de este tipo de bienes para Colombia. El déficit comercial del sector acumula pérdidas por USD 31.485 millones desde 2012.

Gráfica 4. Situación externa de la industria automotriz

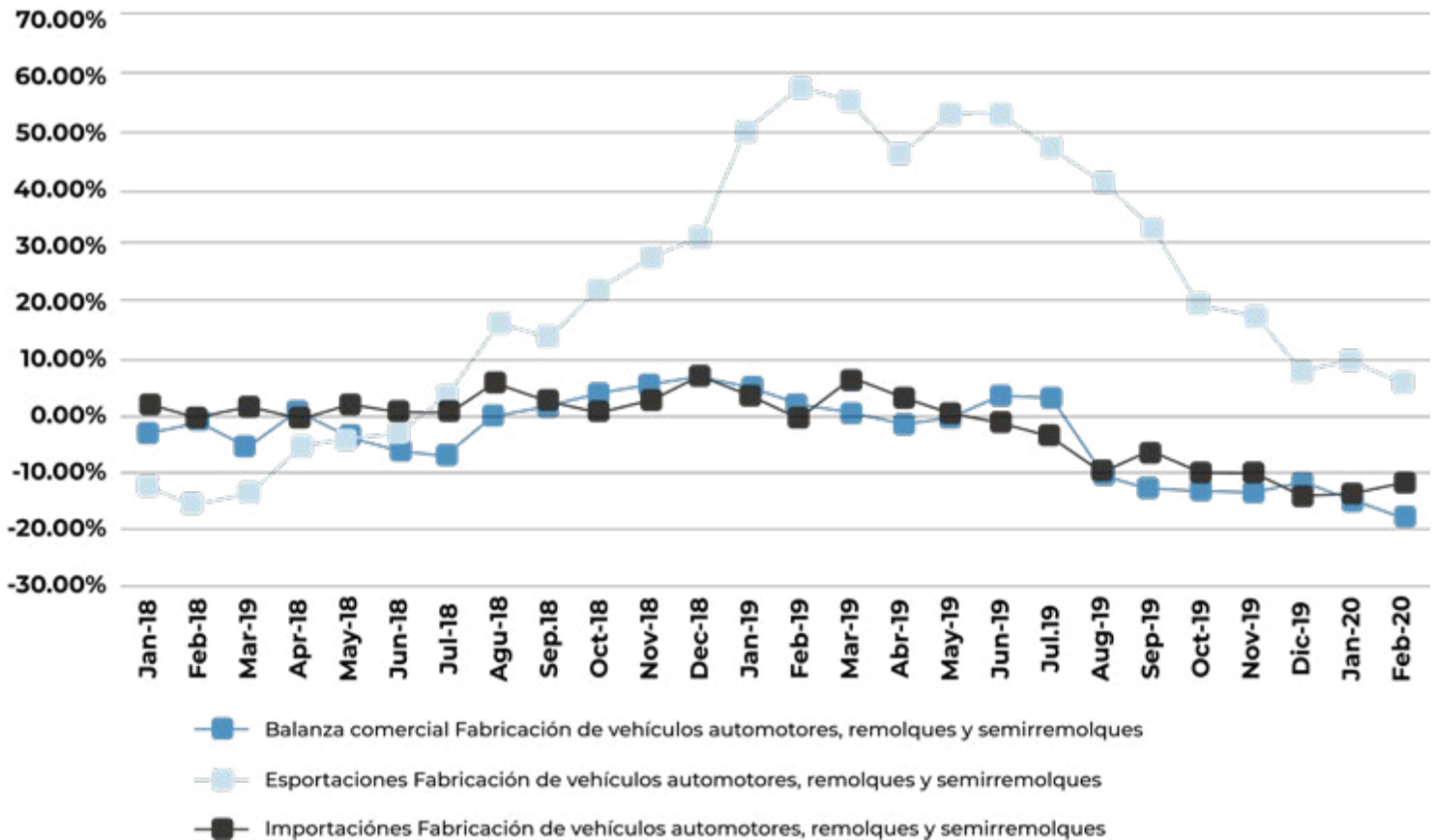


Fuente: elaboración propia con base en los agregados de Comercio Internacional del DANE.

En lo que respecta al primer trimestre 2020, el déficit comercial en el sector asciende a USD 1.004 millones, 3,3% más que lo registrado en el mismo periodo de 2019, por cuenta de una contracción del 56,8% en las exportaciones vehículos automotores y la caída en 14,4% de la exportación de partes, así como el aumento en 4,5% en las importaciones de vehículos. Así, el déficit comercial en el sector automotor para el primer trimestre de 2020 es explicado un 80,3% por la fabricación de vehículos; 19,2% por la fabricación de autopartes y accesorios; y un 0,5% por la fabricación de carrocerías. Todo esto, sin duda, trae complicaciones

en términos de empleo como se mencionó en la presentación de este documento, y suma al deterioro del sector en cada uno de sus subsectores. Es el caso de la fabricación de autopartes que ya suma 10 meses consecutivos en terreno negativo de generación de empleo, mientras que la fabricación de vehículos lleva los últimos 8 meses en esta situación. Los dos acumulan los peores desempeños para el sector, incluso, desde antes que iniciara la pandemia del coronavirus.

Gráfica 5. Variación anual en el empleo por subsector de la industria automotriz



Fuente: elaboración propia con base en la Encuesta Mensual Manufacturera del DANE.

CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

Es verdad que el coronavirus ha afectado toda la actividad económica mundial y obviamente de Colombia, pero también es cierto que algunos sectores, en este caso la industria automotriz, venía con unos problemas sin resolver.

La caída en la demanda ha llevado consigo un deterioro en la producción real del sector y por ende un retroceso en el empleo, elementos que se vuelven un círculo vicioso productivo ante la falta de políticas que logren mantener de manera efectiva el empleo y asegure el ingreso de las personas, principal mecanismo para el crecimiento económico de los países.

Finalmente, las medidas adoptadas por varios países han sido las de un apoyo irrestricto a su sector automotor dadas las condiciones actuales, lo cual requiere de recursos de los Estados para defender a uno de los sectores con mayor generación de valor agregado en las economías y con mayores niveles de encadenamientos de estas.