

Valor agregado y contenido local en el sector automotor. A propósito de los sectores de ensamble

*Luis Bernardo Naranjo Ojedo**

I. INTRODUCCION

Varios analistas de la situación industrial de Colombia han venido mencionando que el crecimiento de la industria durante 1993 se debe básicamente al crecimiento del sector automotor. Argumentan además que aunque la producción del sector industrial ha aumentado bastante, el incremento del valor agregado ha sido menor debido a una ampliación del componente importado del sector automotriz.

El presente documento trata ese tema, en las siguientes cinco secciones. Después de esta introducción, en la segunda sección se analiza brevemente, el desempeño del sector automotriz en los últimos años. En el tercer y cuarto apartes se explican y definen los conceptos de ensamble, valor agregado y contenido local con el propósito de aclarar la confusión que tienen los analistas alrededor de los sectores «ensambladores».

* Asesor de la División de Estudios Sectoriales. UDE-DNP. El autor agradece los comentarios de Andrés Langebaek y Guillermo Bonilla. Las opiniones expresadas no comprometen a la entidad a la que está vinculado el autor.

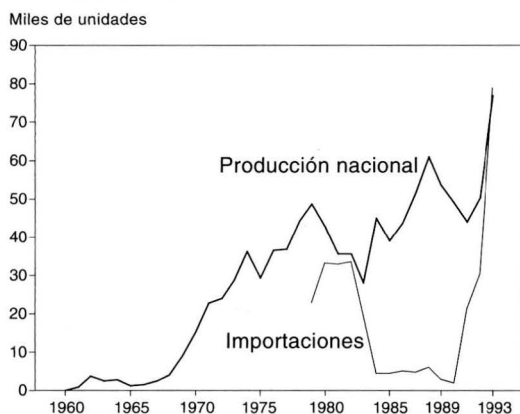
El cuarto aparte, hace una revisión de los costos y precios de los vehículos ensamblados en el país y finalmente, se analiza someramente cuál puede ser la situación del sector en el presente año.

II. EL DESEMPEÑO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Durante buena parte de la década de los ochenta aumentó la producción de vehículos, hasta alcanzar su máximo nivel en 1988 con 61,000 automotores. Esta cifra representó el punto más alto de producción de la industria de ensamble automotriz colombiana en 28 años de presencia en el país (Gráfico 1).

El debilitamiento de la demanda agregada de los dos primeros años de la presente década debido a las altas tasas de interés, incertidumbre en el clima económico y recesión, se reflejó en un decaimiento de los niveles de producción del sector por una fuerte caída de la demanda agregada. Sin embargo, 1992 y 1993 significaron para la industria una vuelta a la senda de crecimiento mostrada en la década de los ochenta, llegando a una producción 78,000 unidades. La expansión del 42.3% en la producción del sector durante 1993 explica más

Gráfico 1. PRODUCCION E IMPORTACIONES DE VEHICULOS 1960 - 1993



Fuente: Dane y Dian.

de la mitad del crecimiento industrial de ese año. El sector automotriz aportó 2.3 puntos porcentuales a la tasa de 4.05% que registró la industria en dicho año¹.

III. EL CONCEPTO DE ENSAMBLE

Un proceso de ensamble se limita a fabricar un bien a partir de conjuntos, partes y piezas elaboradas en otra unidad industrial independiente. El proceso involucra operadores (ensambladores) y proveedores de conjuntos, partes y piezas.

La pregunta obvia es: ¿qué se gana en el proceso? Durante un largo período, los gobiernos consideraron que el ensamblaje era un buen instrumento para desarrollar sectores industriales de bienes de capital o de consumo duradero que involucraran procesos de fabricación de conjuntos, partes y piezas de alta complejidad tecnológica. Como el país no estaba en capacidad de producir toda la

¹ DNP UDE DES, Evolución reciente de la Actividad Industrial (Situación en 1993).

² En el país se iniciaron procesos de ensamble desde 1960. Sin embargo, el Decreto 305 recoge en un sólo cuerpo jurídico la legislación sobre el tema.

gama de bienes de capital o de consumo duradero, algunas partes o conjuntos se podrían fabricar en Colombia y el resto se importaría.

Posteriormente todas las partes se ensamblarían, alcanzando el doble propósito, de generar empleo y en segundo, consolidar una industria nacional que al principio produciría piezas y con el correr del tiempo estaría en capacidad de producir el bien.

Pero, cómo hacer para que los fabricantes extranjeros invirtieran en Colombia, y así producir los bienes que la economía colombiana no estaba en capacidad de hacerlo? La respuesta está en el régimen de ensamble (Decreto 305 de 1985)² que estableció:

1. Los sectores objeto de ensamble.
2. Un número limitado de empresas.
3. La obligatoriedad de integrar partes nacionales (contenido local).
4. La obligación de exportar.
5. El régimen arancelario preferencial al material importado CKD³.
6. La protección arancelaria al bien ensamblado.

La legislación entregaba el mercado interno, protegía al «productor» con niveles arancelarios altos para el bien armado y, como contraprestación, se le obligaba a integrar piezas fabricadas en el país y a exportar. En el caso automotriz, los «productores» son las ensambladoras de vehículos ubicadas en el país (C.C.A, Sofasa y General Motors Colombia), los proveedores de material importado son las casas matrices Renault, Mazda, General Motors, Isuzu, Suzuki y Mitsubishi, y dado que es necesario integrar piezas nacionales existen los proveedores de autopartes colombianos.

³ CKD (Completely Knocked Down) material desarmado para ensamble.

IV. LA DIFERENCIA ENTRE CONTENIDO LOCAL Y VALOR AGREGADO

Existe una fuerte confusión con respecto al contenido local o la «integración nacional» de los vehículos fabricados en Colombia y el valor agregado generado en la fabricación de los mismos.

La «integración nacional» se refiere a las partes y piezas de origen colombiano que hacen parte del vehículo⁴. Por su parte, el valor agregado (VA) es la remuneración de los factores de producción (utilidades y salarios generados en la producción de vehículos y autopartes). Los impuestos indirectos también forman parte del valor agregado, sin embargo, éstos para el caso automotriz son mínimos y se limitan a los aranceles y el impuesto de industria y comercio.

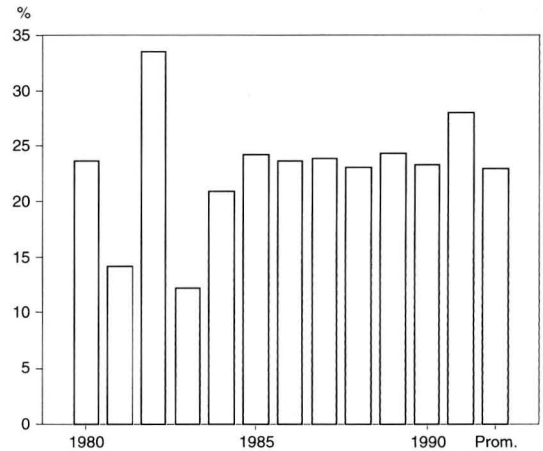
Aclarados estos dos conceptos, se analiza a continuación su comportamiento dentro del sector automotriz a partir de información suministrada por el Dane y Acolfa, asociación que agremia a los autopartistas colombianos.

Según la Encuesta Anual Manufacturera (EAM) para la década del 80, el valor agregado generado por la industria de ensamble automotriz fue en promedio del 22% de la producción del sector. En 1991, el valor agregado se acercó al 28% (Gráfico 2). Su participación en el valor agregado industrial fue en promedio del 3.7% según la EAM, y del 3% según Cuentas Nacionales (Gráfico 3). Por último, la participación del sector en la producción nacional fue en promedio del 4.0%.

Al analizar el comportamiento del valor agregado del sector en cuentas nacionales y el volumen de producción de vehículos en el país se puede resol-

⁴ La «integración nacional» o contenido local (CL) se mide simplemente, como la relación entre el valor de las compras de autopartes nacionales (CN) y el valor de las ventas totales de vehículos (VN) y se expresa matemáticamente: $CL = CN / VN$.

Gráfico 2. VALOR AGREGADO/PRODUCCION EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



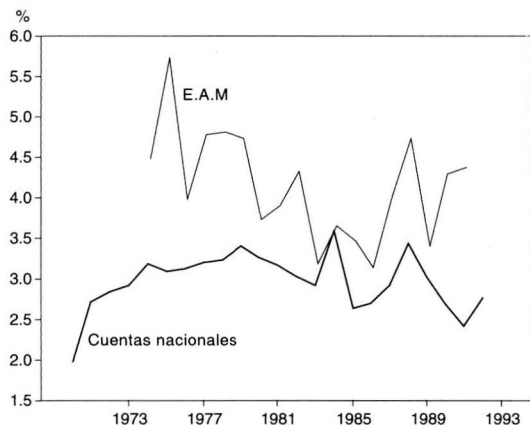
Fuente: Dane y cálculos del autor.

ver el acertijo en que están involucrados los analistas de la industria. En el Gráfico 4 se observa que las variaciones de estas dos variables son muy semejantes y dado el volumen récord de unidades producidas el año pasado, el valor agregado ha debido aumentar⁵. Además, no existen elementos que indiquen que la tendencia mostrada se modifique para el año 93. Por una parte, el empleo total del sector al mes de diciembre, presentaba un crecimiento del 8.6% y las remuneraciones en términos reales crecían al 6.8%. Por otra parte, las utilidades de las ensambladoras aumentaron 109%. En este orden de ideas, la contribución del sector al crecimiento del valor agregado industrial en 1993, se puede acercar a 1.8%⁶.

⁵ Esto también podría indicar un problema en la construcción de la serie de valor agregado por parte del Dane. Sin embargo no se tienen elementos de juicio para sustentar dicha afirmación. Por otra parte, al realizar las pruebas de raíz unitaria sobre las variables valor agregado y volumen de vehículos se encontró que son estacionarias, esto permite afirmar que la correlación que se halló entre las dos variables (89%) no es espúrea.

⁶ La contribución al valor agregado resulta de multiplicar la participación del sector automotriz en cuentas nacionales para 1992 por el crecimiento de la producción de vehículos en 1993.

Gráfico 3. PARTICIPACION DEL VALOR AGREGADO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL VALOR AGREGADO INDUSTRIAL



Fuente: Dane y cálculos del autor.

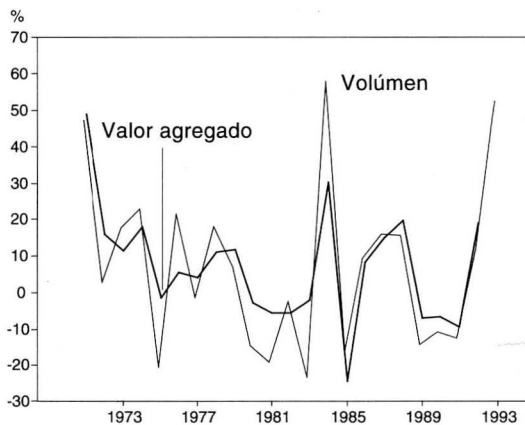
Otra relación de importancia que confirma el crecimiento del valor agregado del sector se puede observar en la Gráfico 5 que muestra que las variaciones del contenido local tienen la misma tendencia que los volúmenes de producción.

Con respecto al contenido local, es importante mencionar que, durante 1993 el nivel de integración se debió mantener estable dado que el grueso de vehículos ensamblados en el país no sufrieron transformaciones radicales (Sprint, Taxis, Pick Ups y Renault versión 9) En otras palabras se mantuvieron las mismas versiones.

Durante el período 1991-1993 se introdujeron las líneas Swift y 626 Matsuri y Toyota. Estas últimas líneas muy seguramente tienen un contenido local mínimo⁷. Sin embargo, la disminución se ha visto más que compensada por el aumento de producción de las versiones Renault de Sofasa que dupli-

⁷ Cuantificar el contenido local de las líneas y modelos mencionados rebasa los límites de este trabajo. Sin embargo, la integración en las primeras fases de producción de un nuevo modelo incluye partes de bajo contenido tecnológico tales como: vidrios, trim (asientos, alfombras, etc), llantas, arneses, baterías y radiadores.

Gráfico 4. VALOR AGREGADO Y VOLUMEN DE PRODUCCION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ (variación anual)

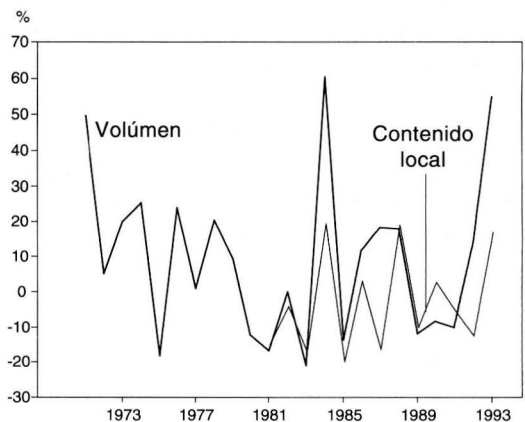


Fuente: Dane y cálculos del autor.

caron sus volúmenes (ver Cuadro 1). Además, durante 1993 las compras de autopartes nacionales realizadas por las ensambladoras se acercaron a los 170,000 millones de pesos, mostrando un crecimiento del 49% con respecto al año anterior.

La contraparte del contenido local en el ensamble automotriz, es el material importado constituido

Gráfico 5. CONTENIDO LOCAL VS VOLUMEN (Variaciones)



Fuente: Dane y cálculos del autor.

Cuadro 1. VALOR DE LAS VENTAS Y COMPRAS NACIONALES
(Millones de pesos)

Año	GM COL	CCA	SOFASA	Total ventas	Compras nacionales	Contenido local
	(1)	(2)	(3)	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)=(5)/(4) %
1980	10,639	2,705	8,388	21,732	8,433	38.8
1981	10,932	3,512	8,877	23,321	7,821	33.5
1982	11,931	3,749	9,306	24,986	8,137	32.5
1983	11,177	3,534	12,840	27,551	7,578	27.5
1984	16,200	13,974	16,191	46,365	15,421	33.3
1985	16,096	18,261	23,086	57,443	15,553	27.1
1986	35,913	20,902	34,512	91,327	25,830	28.3
1987	68,009	44,800	47,329	160,138	38,459	24.0
1988	121,551	69,191	57,673	248,415	71,774	28.9
1989	137,283	90,054	54,581	281,918	74,242	26.3
1990	154,538	123,121	52,469	330,128	90,488	27.4
1991	171,661	157,672	39,511	368,844	96,985	26.3
1992*	251,471	186,365	92,033	-32,775	116,078	23.4
1993*	357,412	227,366	192,163	-151,861	172,785	27.6

* No incluye ventas de importados.

Fuente: ACOLFA, Cálculos DNP UDE DES,

por el CKD. Las importaciones de CKD han sido crecientes y significativas. Por ejemplo, para 1993 se importó CKD por 581 millones de dólares presentando un crecimiento de 147% con respecto a 1992 y representando el 5.9% de las importaciones totales realizadas por el país. Sin embargo, es importante mencionar que el material importado tan solo representa el 30% de los costos totales de las ensambladoras colombianas.

V. PRECIOS

El precio de un vehículo armado está determinado por el valor del CKD, el pago a los proveedores locales, la remuneración a los factores de producción y los niveles de impuestos sobre el CKD y el

vehículo armado (Cuadros 2 y 3). La presente administración entre 1990 y 1991 redujo el arancel del CKD de 15% a 3% y racionalizó los niveles del IVA a 20, 35% y 45%, este último para vehículos con precios superiores a 30,000 dólares fob. Dentro de este mismo proceso se desmontó la obligatoriedad de exportar y se permitió la libertad de modelos y versiones. Estos elementos han racionalizado los costos de las empresas.

Los precios a partir de 1991 han venido creciendo por debajo de la inflación del país (Cuadro 4). En este sentido, las reducciones del impuesto al CKD y la presencia de marcas extranjeras han racionalizado los incrementos de precios por parte de las ensambladoras.

Cuadro 2. ESTRUCTURA PROMEDIO DE PRECIOS FABRICA (Porcertanjes)

Proveedores extranjeros	33.1
Proveedores nacionales	29.9
Impuestos	3.9
Gastos financieros	2.7
Gastos de fabricación	6.6
Otros gastos	8.5
Márgenes	15.3
Total	100.0

Fuente: DNP.

Cuadro 3. ESTRUCTURA DE PRECIOS AL PUBLICO (Porcentajes)

Proveedores extranjeros	27.4
Proveedores nacionales	19.2
Impuestos	29.1
Gastos financieros	2.0
Gastos de fabricación	4.9
Gasto de ventas	0.9
Otros gastos	5.3
Márgenes	11.3
Total	0.0

Fuente: Ensambladoras.

Un elemento final a destacar, es la creciente importancia que han adquirido las exportaciones de vehículos; resulta paradójico, durante la vigencia del régimen de ensamble se obligaba a las ensambladoras a exportar y como es obvio no se podía, por el sesgo anti-exportador de la política. Hoy 30 años después de iniciarse el ensamble automotriz en Colombia se exportan alrededor de 2,000 vehículos por año.

V. PERSPECTIVAS

El mercado automotriz colombiano durante 1994 se estabilizará alrededor de las 130,000 unidades. Los precios de los vehículos colombianos estarán determinados por el diferencial entre la revaluación del yen japonés y la revaluación del peso frente al dólar. En este sentido, los costos del material CKD podrían incrementarse dada una mayor revaluación

Cuadro 4. PRECIOS DE VEHICULOS

Años	Pesos de 1993			Años	Variación porcentual		
	CHR-580	SPRINT	CHEVETTE Taxi		CHR-580	SPRINT	CHEVETTE Taxi
1985	30,859.4	11,494.3	7,964.8	1986	46.1%	-13.3%	30.6%
1986	45,085.1	9,967.3	10,401.1	1987	8.7%	18.0%	6.1%
1987	49,017.5	11,765.0	11,036.2	1988	11.5%	3.2%	-4.6%
1988	54,676.8	12,139.3	10,531.3	1989	-1.9%	-0.5%	6.6%
1989	53,628.0	12,074.6	11,229.8	1991	-3.8%	-9.4%	-0.4%
1990	52,995.2	11,505.8	11,155.6	1992	-3.6%	-11.3%	-8.6%
1991	50,961.5	10,424.0	11,115.9	1993	-10.0%	-7.4%	-10.4%
1992	49,128.2	9,242.3	10,160.6				
1993	44,235.0	8,561.0	9,107.0				

Fuente: ACOLFA. Cálculos DNP - UDE - DES.

en Japón, lo cual reduciría el margen de maniobra de las ensambladoras a utilizar más autopartes nacionales. Es importante recordar que el grueso de los vehículos que se ensamblan en el país son fabricados a partir de CKDs de origen japonés (Sprint, Línea Swift, Toyota y Mazda). En cuanto a la penetración de importados, las expectativas de los consumidores indican que éstos buscarán garantías de servicio post venta y no tanto precios bajos. Esto estabilizará las importaciones. Al primer trimestre de 1994, se habían vendido 16,305 vehículos nacionales, con un incremento del 1.0% con respecto al año anterior. Los importados vendidos en dicho período fueron 16,167 disminuyendo en 7.1%. Las ventas totales fueron de 32,472

vehículos. Este desenvolvimiento se ha logrado en medio de circunstancias adversas al sector tales como la limitación impuesta por los alcaldes para la expedición de licencias de operación de transporte público en algunas ciudades de país y las restricciones al crédito.

Es importante mencionar, finalmente - como ha quedado demostrado a lo largo de este escrito - que los sectores de ensamble generan valores agregados importantes que efectivamente se reflejan en el crecimiento del valor agregado industrial y que sus encadenamientos hacia atrás han jalonado la producción de partes y piezas automotrices fabricadas en el país.