

**comentarios y
reseñas bibliográficas**

LA INFORMACION UTIL Y CONFIABLE PARA LOS INVERSIONISTAS Y EL SECTOR FINANCIERO



- La más completa información económica y financiera sobre las empresas inscritas en la Bolsa de Bogotá.
- Resumen del movimiento bursátil en los últimos 5 años.
- Comportamiento del mercado de los valores de renta fija, CAT, Certificados de Cambio, Títulos de Participación y otros títulos de inversión.
- Análisis de la coyuntura bursátil y el mercado de capitales.
- Cifras e indicadores sobre emisión de acciones, comportamiento de precios, liquidez bursátil, etc.
- Un análisis de la economía colombiana en el año 1980.

manual del mercado bursátil

EL AUTENTICO MANUAL DEL INVERSIONISTA

De venta en:

Bogotá: Librería Tercer Mundo, Buchholz, Nacional, Mundial y El Lago.

Cali: Librería Nacional

Barranquilla: Librería Nacional

Medellín: Librería Continental

Bolsa de Bogotá. Oficina de Divulgación. Cra. 8a. No. 13-82 Piso 7o.

Nota del editor:

Esta sección de *Coyuntura Económica Andina* incluye, comentarios libres sobre temas económicos de actualidad y reseñas bibliográficas. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de quienes firmen las notas y no comprometen en modo alguno la posición de FEDESARROLLO.

Comentario

Emilio Borrero

PROGRAMACION AUTOMOTRIZ EN EL GRUPO ANDINO

Programación industrial

El Grupo Andino a diferencia de otros acuerdos internacionales en el mundo capitalista, además de utilizar los mecanismos necesarios para incentivar el comercio subregional entre los países miembros: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y de formar una unidad económica que presente un frente común en comercio internacional con los demás países, ha establecido como uno de sus objetivos básicos para acelerar el desarrollo, la integración económica a través de la programación industrial. Con ello se busca especializar la producción de modo que permita gozar de las economías de escala y racionalizar las inversiones para lograr así la mayor eficiencia en la producción.

Este propósito tan ambicioso y posiblemente único, ha tenido, como era de esperarse, tropiezos y dificultades para su puesta en marcha.

En diciembre de 1970 la Comisión, máxima autoridad del Grupo Andino, formada por los plenipotenciarios representantes de los gobiernos de los países miembros, seleccionó la nómina de productos reservados para ser programados, identificando el tipo de industrias que por su desarrollo dinámico sirvieran de motor a la economía de estos países. Entre los varios sectores se reservaron: el metalmecánico, petroquímico, fertilizantes, automotor, electrónico, siderurgia, papel y vidrio.

Con la programación industrial se pretende lograr los siguientes objetivos principales:

- Expansión y especialización de la producción.
- Utilización de las materias primas existentes en la subregión.

- Difusión tecnológica.
- Aprovechamiento de la economía de escala que ofrece el mercado ampliado.
- Distribución equitativa de los beneficios logrados.

Programación automotriz

Considerando como un sector importante por el efecto dinámico que su crecimiento imprime en otras actividades industriales relacionadas con su producción, no sólo en la metalmecánica sino también en industrias como plásticos, eléctricos, vidrio y aun textil, por su contribución al empleo, y por ser una industria intensiva en tecnología el sector automotor fue seleccionado como uno de los prioritarios para el desarrollo en la subregión.

Inicialmente se pensó en programar el denominado sector ampliado, el cual incluía además de la producción de automóviles, la fabricación de tractores, motocicletas, equipo vial y de construcción de carreteras. Sin embargo, la complejidad de estas industrias y la no producción en la actualidad de algunos de estos productos dentro de la subregión, hizo que la programación se limitara únicamente a la producción de vehículos. Posiblemente, porque la compra de maquinaria vial la contratan directamente los gobiernos, en condiciones muy favorables de crédito en el exterior mientras que un desarrollo industrial en este tipo de equipos en la subregión establece compromisos de compra interna, desmotivó el interés por su desarrollo a mediano plazo.

Racionalización de la producción

Para lograr las metas propuestas, buscando un mayor grado de integración de productos nacionales y originarios de la subregión para ser utilizados en los vehículos fabricados, y pretendiendo un relativo grado de eficiencia, era prioritario limitar la variedad de modelos, garantizando volúmenes suficientes a los vehículos seleccionados.

En los países industrializados la producción de vehículos es desarrollada por un número limitado de marcas, que les permite contar con las economías de escala suficientes para amortizar las cuantiosas inversiones requeridas en la manufactura de vehículos, y mantener un permanente proceso de evolución de sus diseños, introduciendo nuevas tecnologías que mantengan los modelos competitivos en el mercado. En los Estados Unidos, en donde existe un volumen superior a 8 millones de vehículos al año éstos son producidos únicamente por 5 fabricantes. Similar situación ocurre en Europa y Japón.

Los países del grupo Andino que ensamblan vehículos presentan una gran variedad de marcas y modelos. En Colombia con una escasa producción nacional de 43.000 unidades anuales, hay 3 plantas ensambladoras con una ampli-

sima gama de modelos, y Venezuela para un mercado de 180.000 unidades tiene 11 plantas ensambladoras.

Para lograr una mayor especialización se propuso limitar la producción por tipo de vehículo, asignando a cada país un determinado segmento del mercado que permita abastecer sus necesidades y exportar unidades armadas a los demás países miembros. Considerando que los costos de fletes y transporte de los vehículos dentro de la subregión podrían representar un factor de ineficiencia, los negociadores colombianos propusieron, siguiendo una sugerencia de las plantas terminales, asignar principalmente componentes. Esto permitira una especialización por tipos de industria (forja, fundición, mecanizado), autorizando en forma un poco más amplia el ensamble de varias categorías de vehículos en cada uno de los países. Finalmente, después de amplias y largas negociaciones esta propuesta fue acogida.

En el caso colombiano la estrategia se centró en obtener la asignación de componentes forjados, lo que permitía una mejor utilización de la capacidad instalada de Forjas de Colombia. Fue así como se recibieron asignaciones para la fabricación de bielas, cigüeñales, ejes delanteros y traseros.

La segmentación del mercado se hizo considerando tres categorías principales de vehículos:

—Categoría A— automóviles que se subdividen en 4 subcategorías, dependiendo del cilindraje del motor.

—Categoría B— vehículos denominados comerciales que se clasifican en 6 subcategorías dependiendo de su peso bruto vehicular (peso del vehículo vacío más carga útil).

—Categoría C— camperos con tracción en las cuatro ruedas.

Una vez segmentada la gama de vehículos se asignaron las diferentes categorías, tomando como criterios principales las preferencias de cada mercado de acuerdo con las condiciones topográficas y económicas de cada país. En esta forma, se asignó a Venezuela el tipo de auto grande y a Colombia vehículos pequeños con motor hasta de 1.500 cc. de desplazamiento. Aplicando criterios similares, las demás categorías se distribuyeron entre los países miembros, otorgándose una participación del mercado proporcional al parque automotor existente en la actualidad en cada uno de ellos.

Una vez distribuidas las categorías, se asignó la producción de componentes de alta tecnología como motores, ejes, cajas de velocidad, cajas de dirección, etc., buscando una especialización por tipo de industria, y permitiendo que en lo posible, bajo acuerdos bilaterales se autorizara el ensamble de un determinado modelo en otro país que no contara con dicha asignación, siempre y cuando este comprase los componentes principales al país que otorgue el ensamble.

En septiembre de 1977 se firmó el Acuerdo que se denominó Decisión 120, que establece los parámetros y reglamentos de la programación automotriz para el Grupo Andino. (Cuadros 1 y 2).

Implementación de la decisión 120

A pesar de lo ambicioso del programa, parecía posible implementarlo, puesto que el acuerdo constituía un resumen de un largo período de negociaciones (1974-1977) en el que se consultaron las opiniones de los diferentes gobiernos, ensambladoras y productores de componentes.

Sin embargo, entraron a jugar factores que han limitado la puesta en marcha de lo que parecía un acuerdo, que con sacrificios para todos los países, podría representar un desarrollo armónico del sector.

1. Los cambios de gobierno principalmente en Venezuela y Perú establecieron una nueva modalidad de negociación como fue la de revisar las decisiones que los gobiernos anteriores habían tomado en sus países.
2. La inestabilidad política de Bolivia no ha permitido cristalizar acuerdos que están en vía de desarrollo para la ejecución del programa. Además, este fenómeno ha deteriorado externamente la imagen del Pacto. Las mismas casas matrices fabricantes de los vehículos han perdido su confianza en el acuerdo, adoptando una actitud de espera hacia la evolución de los acontecimientos.
3. Conflictos fronterizos como son el de Colombia-Venezuela y Perú-Ecuador han distraído la atención de los gobiernos, disminuyendo el interés real en los acuerdos de la programación.
4. El carácter político que se ha imprimido al Pacto Andino ha colocado los acuerdos de complementación industrial en un segundo plano. En algunas ocasiones las consideraciones políticas han sido un freno para la continuación de las negociaciones, como en el caso del rechazo a los gobiernos de hecho (Bolivia).
5. Actualmente la situación que afrontan las casas matrices productoras de vehículos como consecuencia de la crisis energética, que ha imprimido drásticos cambios en los diseños de los vehículos, las obliga a comprometer cuantiosas inversiones en la fabricación de nuevos modelos, lo cual limita su capacidad e interés en llevar a cabo inversiones adicionales en mercados pequeños.

Sin embargo, los productores están conscientes que a pesar de que son volúmenes muy bajos los que representa el Grupo Andino, son mercados crecientes a una tasa de aproximadamente 12% anual con gran potencial hacia futuro, mientras que otros países presentan mercados completamente saturados. Además, el Grupo Andino constituye un importante cliente para

la venta de componentes, partes y piezas (CKD) necesarios para el ensamble de los vehículos.

La coyuntura actual más la perspectiva futura, han generado una posición de las plantas en el sentido de no comprometerse en el desarrollo de la Decisión 120, ni rechazarla de plano lo que podría poner en peligro su permanencia en el mercado.

Podría decirse que la Decisión 120 ha entrado en un período de "statu quo" donde no se ha logrado un avance del sector desde 1976, pero en cambio sí ha servido de pretexto para paralizar cualquier desarrollo futuro y para que las plantas ensambladoras no se comprometan en programas significativos de integración de componentes importantes. Este resultado se observa claramente en Colombia y es aplicable al caso de Venezuela y Perú, mientras que Ecuador y Bolivia han iniciado una carrera hacia el ensamble de vehículos.

Sería una gran pérdida **no capitalizar el esfuerzo** que implicó llegar a un acuerdo de programación (**Decisión 120**) y echar todo por la borda. Posiblemente si no se diera una interpretación literal a la Decisión 120 y se tomara en un sentido más de entendimiento, cooperación y mutuo desarrollo, en el que las diferentes entidades que intervienen en el proceso no asuman una posición policiva y vigilante al cumplimiento textual de los acuerdos, apoyando en cierta forma el fortalecimiento de una burocracia internacional, sino tratando de favorecer los acuerdos bilaterales, se lograrían resultados prácticos a mediano y corto plazo.

El respaldo que los gobiernos den a los acuerdos e iniciativas de complementación por parte de los empresarios privados, así como una mayor agilidad en el comercio intersubregional traerá como consecuencia la puesta en marcha de la programación industrial.

Una posible fórmula para armonizar las diferentes legislaciones nacionales con la Decisión 120, podría ser mediante acuerdos bilaterales en los que se diera reconocimiento como integración nacional a los componentes fabricados en un país de la subregión, siempre y cuando se cumplan unos requisitos de origen, y a su vez el país que otorgue este reconocimiento reciba un tratamiento igual de reciprocidad en sus productos. Estos acuerdos motivarían el intercambio de productos a corto plazo, sin supeditarlos a la aplicación de la Decisión 120 en su totalidad.

Reconocer inicialmente (1981-1983) como subregionales a los vehículos que incorporen nacionalmente el motor o la caja de velocidades permitiéndoseles que sean exportados a los demás países con una ventaja significativa arancelaria (50% del arancel externo común), esto agilizaría el desarrollo de algunos proyectos importantes que hoy están en estado de inactividad pendientes de la iniciación del programa.

La simplificación de trámites y documentos exigidos para la exportación y el comercio intersubregional, así como el cumplimiento de los acuerdos de trans-

porte, según los cuales se permite el libre tránsito de camiones de un país a otro, serían ayudas adicionales que llevarían a la cristalización de una unidad de mercado ampliado.

Inversión, integración vs. sobrecostos

En el sector automotor del Grupo Andino se fija como objetivo alcanzar un grado de integración subregional en los vehículos no inferior al 70%, nivel que actualmente no es superior a un 35% en promedio. Para lograrlo será necesaria la fabricación de componentes complejos como motores, en donde se requieren altas inversiones en maquinaria y equipos y volúmenes de producción suficientes para obtener economías de escala. Sin embargo el mercado subregional no ofrece volúmenes tan atractivos en relación con los grados de eficiencia esperados.

MERCADO AUTOMOTRIZ SUBREGIONAL – 1983

	Vehículos
Bolivia	12.000
Colombia	95.000
Ecuador	29.000
Perú	38.000
Venezuela	<u>270.000</u>
	<u><u>444.000</u></u>

Los niveles de protección (arancel externo) para los vehículos terminados, se han calculado en 115% para automóviles y en promedio 50% para los vehículos comerciales con niveles de sobrecosto en los componentes alrededor de un 55%. No es difícil concluir que se generarán costos adicionales en los precios de los

Componentes principales	Porcentaje del valor del vehículo	Sobreprecio %	Efecto costo del vehículo
Motor	28	55	15.4
Caja	5	55	2.7
Ejes	10	55	5.5
Total			<u>23.6%</u>
Efecto Precio Público			
Incluido gastos financieros, margen utilidad, distribución, impuestos,			30 %

vehículos que se fabriquen en la subregión, y que posiblemente los niveles de protección calculados no sean suficientes puesto que se asemejan a los que existen actualmente con grados de integración muy inferiores a los propuestos.

A manera de ejemplo en un vehículo Tipo B3- (PBV* DE 9.3 a 17 toneladas) comunmente utilizado como camión, volqueta o bus los sobrecostos se pueden calcular en un 30%.

Por esta razón el mayor énfasis se debe poner en los niveles de eficiencia y el efecto que representará para la economía un encarecimiento del transporte.

Expectativas de desarrollo de la industria automotriz en Colombia

Cuando se firmó la Decisión 120 se consideró que ésta, sería el despegue del sector. Pero estos no fueron los resultados, se entró en un período indefinido de estancamiento donde se incentivó la polémica y la discusión sobre las perspectivas y no la realización de proyectos concretos. Las pocas nuevas integraciones no representaron un valor agregado nacional importante.

Mientras los Ministros y Exministros de Desarrollo Económico polemizan en Colombia sobre la conveniencia del Grupo Andino para la industria automotriz, cinco años más tarde de la aprobación de la Decisión 120, la evolución y crecimiento de este sector se ha condicionado a la implementación de la programación para el Grupo Andino. Posiblemente sería más práctico el desarrollo de unos objetivos a corto, mediano y largo plazo para esta industria en Colombia, los que pueden ir en armonía con el Grupo Andino pero que no lo limite en caso de que se retrase la puesta en marcha de la programación.

No se porpone una cerrera desenfrenada a la integración sino definir posiblemente para un período de 3 a 5 años, unos grados mínimos anuales de nuevos componentes para ser fabricados en el país, esto permitirá una verdadera planeación de las plantas ensambladoras. Igualmente, sería conveniente definir los niveles máximos de sobreprecio de los componentes y de los vehículos ensamblados. Una serie de controles inoficiosos que existen actualmente podrían ser suprimidos puesto que no tienen aplicación práctica sino el simple sentido de exigir un supuesto control a la ensambladora que en realidad es inoperante.

Cuadro 1

ASIGNACIONES Y CONVENIOS DEL PROGRAMA AUTOMOTOR

País \ Cate- goría	A ¹ hasta 1.050 cc.	A ₂ 1.050 1.500 cc	A ₃ 1.050 2.000 cc	A ₄ más de 2.000 cc	C	B ₁₁ hasta 3 ton.	B ₁₂ 3-4,6 ton	B ₂₁ 4,6-6,2 ton.	B ₂₂ 6,2-9,3 ton.	B ₃ 9,3-17 ton.	B ₄ más de 17 ton.
Bolivia			Ensam- ble	Ensam- ble		Asig- nación		Ensam- ble	Asig- nación	Asig- nación	
Colombia	Asign- nación	Asig- nación	Ensam- ble	Ensam- ble	Asig- nación	Ensam- ble		Ensam- ble		Asig- nación	Ensam- ble
Ecuador		Asig- nación			Copro- ducción		Asig- nación			Ensam- ble	Ensam- ble
Perú			Asig- nación		Copro- ducción			Asig- nación		Asig- nación	Asig- nación
Venezuela			Asig- nación	Asig- nación	Asig- nación	Ensam- ble	Copro- ducción			Asig- nación	Asig- nación

Cuadro II

**COMPONENTES EXIGIDOS COMO CONDICION DE FABRICACION
NACIONAL PARA LOS VEHICULOS ASIGNADOS**

Denominación	Bolivia		Colombia				Ecuador		Perú						Venezuela					
	B1.1	B2.2	A ₁	A ₂	B ₃	C	A2	B1.2	A ₃	A ₃	B2.1	B ₃	B ₄	A ₃	A ₄	A ₄	B ₃	B ₄	C	
Motores	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Embolos (pistones)					X						X				X		X			
Segmentos (anillos)	X	X										X				X				
Válvulas	X	X																		
Pasadores de pistón	X	X																		
Sistema de combustible para motores de gasolina								X												
Bombas de aceite			X							X				X						
Lavaparabrisas			X							X						X				
Arboles flexibles							X													
Cojinetes antifricción para motores	X	X																		
Bobinas de encendido				X					X						X	X				
Bujías				X						X					X					
Distribuidores			X						X					X						
Aparatos de arranque						X						X			X	X			X	
Alternadores											X					X			X	
Disyuntores			X		X					X	X			X					X	