

EDICIÓN N°02 - 21 DE AGOSTO DE 2024

ALERTA NOVEDADES ECONÓMICAS

# EL IMPACTO DISRUPTIVO DE CHINA SOBRE EL MERCOSUR

POR  
JORGE VASCONCELOS

The image shows the flag of China, which is red with five golden stars in the canton. The flag is depicted as if it is waving, with some folds and shadows. It occupies the bottom left portion of the cover.

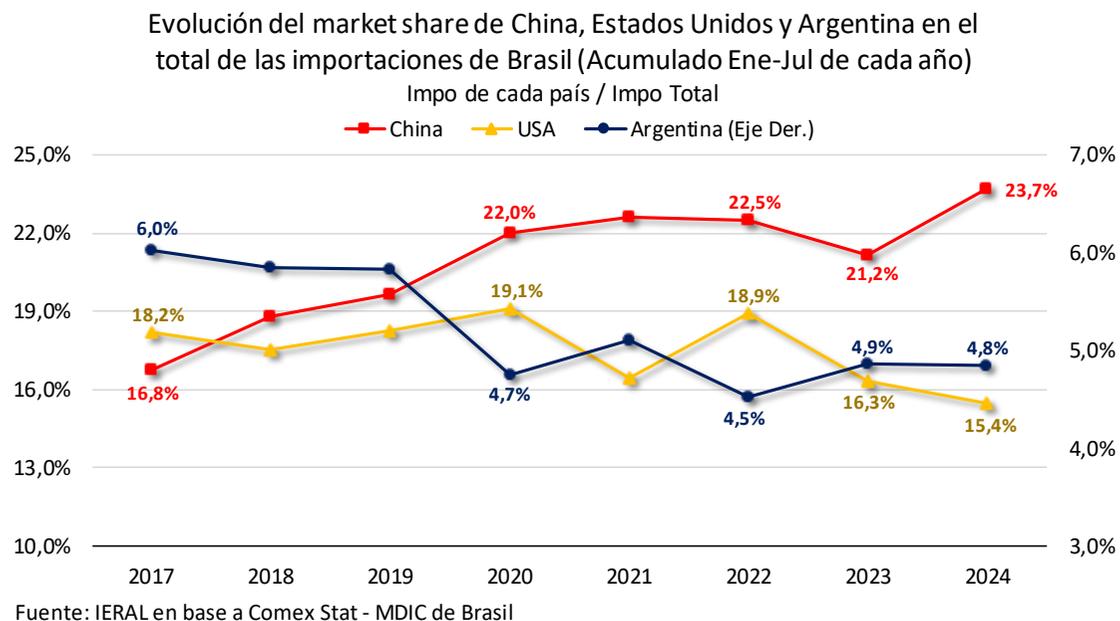
IERAL

Fundación  
Mediterránea

## EL IMPACTO DISRUPTIVO DE CHINA SOBRE EL MERCOSUR – Por Jorge Vasconcelos

En 2024 se está produciendo un quiebre del statu-quo del Mercosur, y no tiene que ver con la decisión de los gobiernos de los países socios de resetear un tratado que hace rato ha fracasado. El desencadenante es el salto del market share de los productos provenientes de China en el total de importaciones brasileñas y una serie de inversiones efectuadas por empresas chinas en el vecino país que, a poco de andar, habrán de modificar la trayectoria del comercio bilateral de Brasil con cada uno de los socios de la región. La novedad tiene que ver con el hecho que la protección arancelaria del Mercosur está siendo perforada por China (¿a pesar de Brasil? y, con las inversiones en marcha, esa misma barrera puede hacer que las consecuencias se concentren en el seno del mercado común. Es posible que los efectos más inmediatos de este nuevo escenario se aprecien en la dinámica del mercado automotriz de la región, pero su alcance es mucho más extendido y profundo.

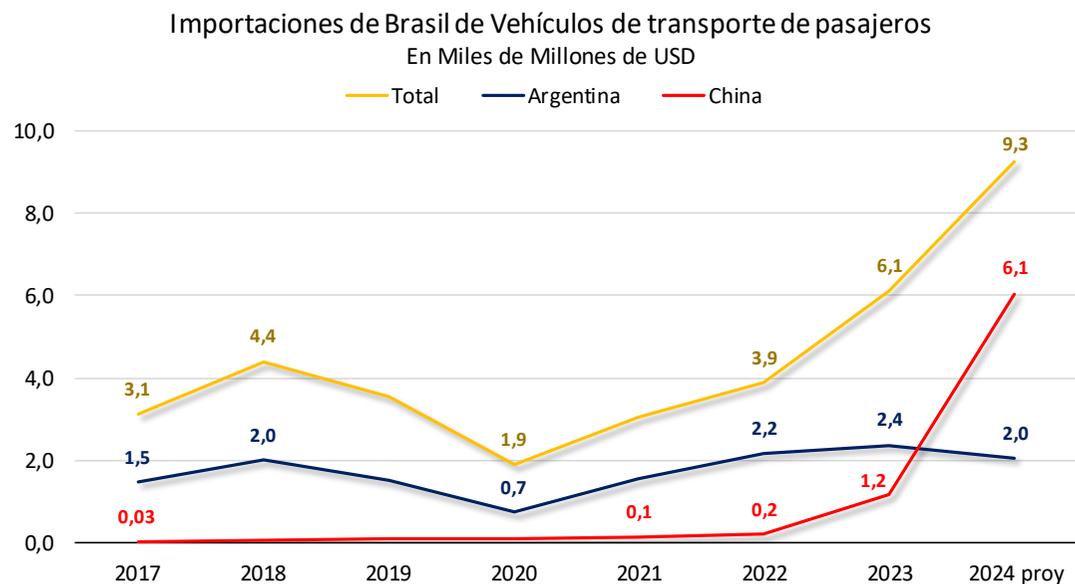
Partiendo de un market share de China en las importaciones totales de Brasil estabilizado en torno al 22,0% desde el 2020, este año se aprecia un abrupto salto interanual de 2,5 puntos porcentuales, con datos hasta julio. De esta forma, en siete años China estará aumentando en 6,9 puntos porcentuales su participación en el total de importaciones de Brasil, pasando de 16,8 a 23,7 % entre 2017 y 2024. En igual período, el market share de Estados Unidos se contrae 2,8 puntos, de 18,2 a 15,4 % y el de Argentina en 1,2 puntos, descendiendo de 6,0 a 4,8 % su participación en las importaciones totales de Brasil.



No es el propósito de este artículo profundizar en las connotaciones geopolíticas del fenómeno detectado, pero sí subrayar su posible impacto en los flujos de comercio en el seno del Mercosur. La punta del iceberg parece ser el mercado automotriz, y esto tendría rápidas consecuencias.

De los 9,0 mil millones de dólares que este año se estarán incrementando las importaciones de Brasil originadas en el país asiático, hasta llegar a un estimado de 62,0 mil millones, más de la mitad de esa variación se explica por el boom de autos made in China experimentado en meses recientes. Las importaciones de vehículos de pasajeros de Brasil, de cualquier origen, que aumentaron de 3,9 a 6,1 mil millones de dólares entre 2022 y 2023, están escalando este año a una cifra que apunta a superar los 9,0 mil millones de dólares, extrapolando las variaciones del primer semestre. Al interior de ese segmento, se destaca el incremento estimado de casi 5,0 mil millones de dólares entre 2023 y 2024 para las importaciones de vehículos de pasajeros originadas en China.

De esta forma, con estimaciones todavía preliminares pero que ilustran sobre la magnitud del giro experimentado en doce meses, tenemos que, frente al estancamiento de la Argentina como proveedor de vehículos a Brasil irrumpe con fuerza inusitada la competencia asiática, aunque en un nicho de mercado diferente, en el segmento de autos eléctricos e híbridos.



\* Año 2024 proyección preliminar en base a datos oficiales del período ene-jul

Fuente: IERAL en base a Comex Stat - MDIC de Brasil

El año pasado, China le vendió a Brasil por 1,2 mil millones de dólares en este tipo de productos, mientras la Argentina alcanzaba a 2,4 mil millones. Este año, estos guarismos serían de 6,1 mil millones y 2,0 mil millones de dólares, respectivamente. A modo de ejemplo tomemos vehículos importados por Brasil. Los provistos por China ahora son el triple de los originados en la Argentina (medidos en dólares) cuando doce meses atrás eran la mitad.

Esta dinámica tendrá una vuelta de tuerca adicional cuando las fábricas de origen chino comiencen a producir autos en Brasil, algo que ocurriría a partir de principios de 2025, de acuerdo a los anuncios efectuados por la compañía BYD (que a escala global compite con Tesla), que recientemente compró las instalaciones que pertenecían a Ford en Bahía, seguido por otros proyectos en agenda, caso de la firma GWM.

Como es sabido, conviviendo con el Mercosur existe un acuerdo automotriz de “comercio administrado” entre los países de la región, con un estatus especial. Para el caso de la Argentina y, en esta etapa, cada 100 dólares que se exportan a Brasil habilitan importaciones de ese origen por 190 dólares. Este ratio, denominado flex, se habrá de ampliar hasta 3 a 1 en el 2029, previéndose para después una liberalización de los intercambios. Así, en un quinquenio, 100 dólares de exportaciones a Brasil habilitarán importaciones desde ese país por 300 dólares. En la medida que los autos producidos en las nuevas plantas brasileñas cumplan con las denominadas reglas de origen, el fenómeno de ganancia de market share logrado por las unidades chinas en Brasil podría replicarse en la Argentina y en el resto de los socios del Mercosur. Esta ruptura de los equilibrios previos en el mercado automotriz tendrá consecuencias, a su vez, en la cadena de valor del sector, con impacto sobre autopartistas y otros actores del complejo.

Desde hace tiempo se cuestiona la arquitectura del Mercosur por la falta de incentivos para mejoras sostenidas de competitividad al interior de la región, que permitan a su vez ampliar la inserción de los países miembros en la economía mundial. Pese a estas falencias, ha predominado el “statu quo”, un estado de situación que, de todos modos, no es inmune a los cambios que ocurren a escala global, sea por innovaciones tecnológicas o por factores geopolíticos. Pese al elevado arancel externo común fijado por el Mercosur para protegerse de la competencia externa, los datos de comercio exterior de Brasil de este 2024 están reflejando un fenómeno disruptivo no contemplado en los lentos trámites de la burocracia estatal.

La respuesta de política de la Argentina no debería ir por el lado de más proteccionismo, porque esa receta está contraindicada para avanzar en productividad y competitividad. Sí conviene desarrollar incentivos para que las actividades productivas puedan lograr ganancias de escala y de especialización. No sólo en el segmento automotriz.

Esta publicación es propiedad del Instituto de Estudios sobre la Realidad Argentina y Latinoamericana (IERAL). Dirección Osvaldo E. Giordano. Dirección Nacional del Derecho de Autor Ley N° 11723 - N° 2328, Registro de Propiedad Intelectual en trámite. Se autoriza la reproducción total o parcial citando la fuente. Sede Buenos Aires y domicilio legal: Viamonte 610 2° piso, (C1053ABN) Buenos Aires, Argentina. Tel.: (54-11) 4393-0375. Sede Córdoba: Campillo 394 (5001), Córdoba., Argentina. Tel.: (54-351) 472-6525/6523. E-mail: [info@ieral.org](mailto:info@ieral.org) [ieralcordoba@ieral.org](mailto:ieralcordoba@ieral.org)

**IERAL**



Para más artículos, ingresá a nuestra web

**ieral.org**