

¿Baja un cambio o pisa el freno?¹

Juan Manuel Garzón

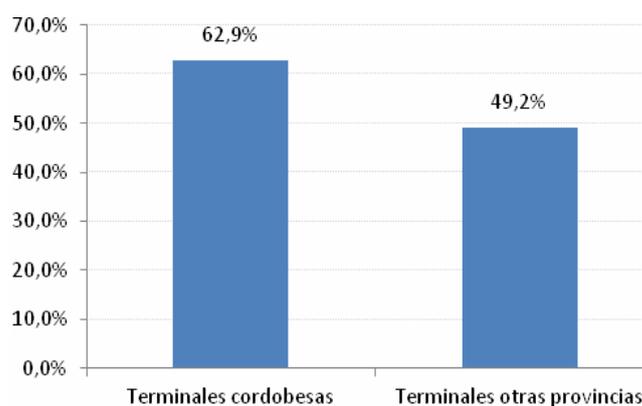
jgarzon@ieral.org

En setiembre se han conjugado dos malas noticias para la industria automotriz cordobesa que vienen del principal mercado destino de la producción local, el Brasil: a) las ventas de automóviles del socio mayor se encuentran estancadas; b) el real ya no se aprecia como solía hacerlo sino que en sólo un mes se ha depreciado un 16%. ¿Y ahora qué?

Más del 60% de los vehículos que produce la provincia los coloca en Brasil (63% en 2010). El resto de la producción va básicamente hacia el mercado interno, siendo muy reducida la presencia en otros mercados externos. Las terminales radicadas en Buenos Aires o Santa Fe también tienen (en promedio) una elevada dependencia de Brasil, aunque ligeramente menor a la que muestran las terminales cordobesas (49% en 2010). Puede deducirse de estos números que, para la industria automotriz cordobesa, lo que sucede en el mercado brasileño es tan o más importante que lo que pasa en el propio mercado local.

¹ Esta columna fue publicada en el diario La Voz del Interior el domingo 9 de octubre de 2011

Importancia del mercado Brasileño para la industria automotriz – Año 2010



Fuente: IERAL a partir de datos de ADEFA y ANFAVEA.

Las exportaciones argentinas de vehículos del mes de setiembre, acusando el golpe y luego de 22 meses consecutivos de tasas interanuales positivas, caen un 11% en relación a setiembre de 2010 y un 19% en relación a agosto. Se ha interrumpido el ciclo expansivo de las ventas al mercado externo, probablemente para todo lo que resta del año y quizás un poco más.

La Brasil dependencia de nuestras exportaciones y la abrupta desaceleración de las exportaciones de setiembre, ameritan entender qué está pasando en el mercado brasileño y también tratar de inferir cómo puede evolucionar la situación en los próximos meses.

Lo primero para decir es que el mercado brasileño está estancado. En esta semana se conoció la venta de vehículos durante setiembre. El número confirma el enfriamiento del mercado interno del socio mayor del MERCOSUR, en particular en la categoría automóviles, dado que todavía persiste algo de crecimiento en las ventas de vehículos comerciales y en las de vehículos de transporte de carga / pasajeros.



Como dato, se matricularon menos autos en el III trimestre del 2011 que en el mismo período del 2010 (casi 2%) y prácticamente la misma cantidad que dos años atrás. En términos simples, el mercado interno de automóviles del vecino ha dejado de crecer y se encuentra en terreno negativo con pronóstico abierto.

Lo segundo para marcar es que si bien se han frenado las ventas no lo han hecho las importaciones. En efecto, al mismo tiempo que se detiene el consumo, las registraciones de vehículos importados crecen en Brasil por encima del 35%. Todos los productores del mundo le están vendiendo más vehículos a Brasil, seguramente debido a la gran apreciación del real de los últimos tiempos y también a los problemas para colocar este tipo de bienes en el "primer mundo" (Europa, Estados Unidos, Japón).

¿Quiénes están aprovechando mejor los problemas de competitividad de la industria del país vecino? Si bien no se dispone de datos para este año, todo indicaría que seguramente son los países asiáticos, caso de Corea del Sur, que el año pasado expandió sus ventas en el mercado brasileño en un 58% y China, con un formidable aumento del 627% (vale aclarar que China parte de un volumen de ventas muy bajo, pero la proyección es temible). Nótese que si bien la Argentina ha crecido en ventas hacia Brasil lo ha hecho a menor ritmo que los países antes referidos (el año pasado al 39%, este año al 22%, pero con la caída del mes de setiembre antes señalada).

La industria automotriz brasileña vive actualmente una realidad compleja, está operando en un mercado que se desinfla y está siendo desplazada "en su propia cancha". Las respuestas por supuesto están llegando o deberán llegar, ya sea vía una corrección del tipo de cambio o alguna medida menos ortodoxa como podría ser alguna especie de freno legal en las importaciones de vehículos. Es difícil trabajar bajo un escenario donde se supone que la poderosa industria paulista seguirá resguardando *market share* interno sin presionar un cambio de condiciones al gobierno.

Desde fines del 2002 y hasta el mes de agosto el real se ha venido apreciando en forma sostenida contra la mayoría de monedas del mundo (con algunas interrupciones, caso del segundo semestre del 2008). Adicionalmente, la inflación interna de Brasil ha estado muy por encima de la inflación de los países que le compiten en el mercado de automóviles.



Esta combinación de moneda dura con inflación interna ha obligado a la industria brasileña a realizar grandes mejoras de productividad para mantener presencia en los mercados del mundo y para defender “su propia casa”. De todos modos, el partido lo viene perdiendo por goleada, ha pasado de un superávit comercial de 636 mil vehículos en el 2005, a un déficit de 190 mil vehículos en los 8 primeros meses del 2011 (el desequilibrio supera los 30 mil vehículos mensuales en setiembre).

En el mes de setiembre se interrumpe el proceso de apreciación y la moneda brasileña se deprecia un 16% en un mes, dando seguramente algo de respiro a la industria del vecino.

En síntesis, el escenario esperado para los próximos meses no es alentador para la industria automotriz argentina, menos para la cordobesa, que depende relativamente más del mercado del socio mayor del MERCOSUR. La industria argentina deberá estar muy atenta a cómo evolucionan las circunstancias. La historia muestra que las exportaciones nacionales hacia el vecino son muy sensibles a su nivel de actividad. Pero no hay que perder de vista tampoco lo que suceda con el tipo de cambio o los instrumentos que se utilicen para devolver rentabilidad a la industria del vecino. Será clave la inteligencia que tengan nuestros negociadores comerciales para atravesar un período donde pueden resurgir con fuerza las prácticas proteccionistas. Pero lo más importante seguramente será contener la suba en dólares de nuestros costos internos, para no terminar de erosionar el delgado colchón cambiario que todavía se dispone con el vecino país.

No debe perderse de vista que, además de Argentina, hay otros países productores de vehículos en particular del Asia pendientes de lo que suceda con la economía de nuestro gran vecino.