

INFORME ESPECIAL Nº 11

**INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ**

AÑO 2010

Contenido

Claves de la Industria Automotriz Nacional	3
Introducción	5
Buenas perspectivas de la demanda	5
Nivel de producción	8
Evolución del stock.....	9
Uso de la capacidad instalada en la industria automotriz	12
Nivel de producción proyectado para el año 2010	12
Otros determinantes de la producción automotriz	13

Claves de la Industria Automotriz Nacional

Nivel de demanda

- Durante los primeros seis meses del año en total se vendieron 303.327 unidades de vehículos nacionales, lo que significó una recuperación del 46% respecto a las ventas de igual periodo de 2009 y 19.211 unidades más que las vendidas en los primeros seis meses de 2008, año récord en ventas.
- La demanda de vehículos nacionales estuvo impulsada principalmente por el fuerte repunte de las ventas al sector externo, que explicaron un 74% del incremento de las ventas en lo que va del año.
- Brasil fue el principal comprador de vehículos nacionales, con una participación en las ventas valuadas en dólares superior al 80% durante los primeros cinco meses de este año.
- Para todo el año se proyecta cerca de 700 mil unidades de vehículos nacionales vendidas en 2010, lo que representaría un crecimiento del 36% en relación a las ventas del año 2009 (compuesto por un incremento del 21% de las ventas al mercado interno y del 44% al mercado externo).

Nivel de producción

- Hasta junio de este año la producción de vehículos nacionales ascendió a 306.476 unidades. Dicha cifra implicó una fuerte recuperación (incremento del 56%) luego de la importante caída que había sufrido la producción en igual periodo de 2009 (baja del 32%).
- Hasta junio de este año se observó una acumulación de existencias de 3.149 unidades, si a lo largo de este año se mantuvieran las condiciones favorables de la demanda, el ritmo de producción continuará creciendo a paso firme.
- En cuanto al uso actual de la capacidad instalada en la industria, en los primeros cinco meses de este año se alcanzó a utilizar el 60% (promedio). Suponiendo que en lo que resta del año seguirá aumentando este indicador y teniendo en cuenta un límite o tope para la utilización de capacidad instalada, se estima que el máximo al que podría ascender la producción en este año serían unas 670 mil unidades. De manera que dadas las estimaciones de demanda se produciría nuevamente una desacumulación de stock, que podría ser superada en los años siguientes con mayores inversiones, en caso de continuar las condiciones favorables que atraviesa la industria.

Otros determinantes de la producción automotriz

- Los niveles de producción de cada año mantienen una relación positiva con el tipo de cambio real bilateral Argentina/Brasil de dos años anteriores. Lo que implica que, ante mejoras de la competitividad relativa de la industria argentina en términos de la brasilera, existe una tendencia a aumentar la producción en el mediano plazo.

- Asimismo existe una relación negativa entre los costos laborales argentinos en términos de los de Brasil y los niveles de producción de la industria automotriz, en el mediano plazo. Sin embargo, este determinante explica una parte muy baja de las decisiones futuras de producción (sólo un 30%), dada la baja incidencia directa que tiene el costo de la mano de obra sobre el costo de producción total de las terminales automotrices.

La Industria Automotriz Nacional

Buscando Nuevas Alturas

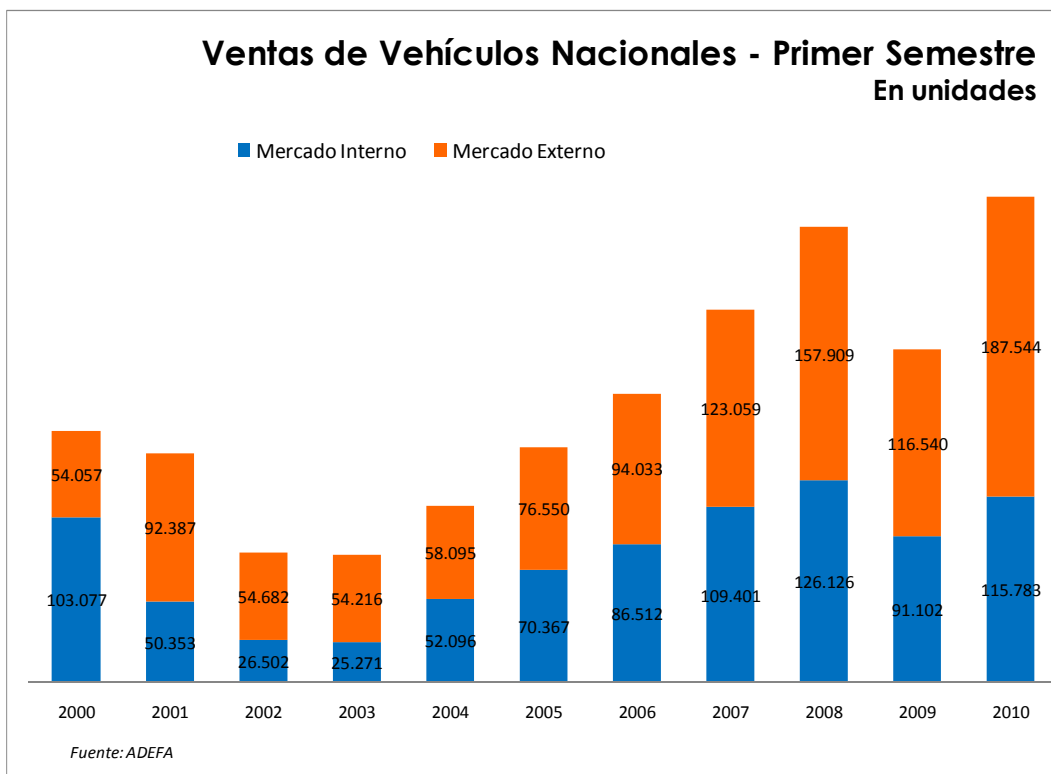
Introducción

En este informe se analiza la situación actual y perspectivas de uno de los sectores de la economía argentina que viene evidenciando una de las mejores performances en términos de la recuperación de sus niveles de venta y producción, como lo es la industria automotriz. Si bien es cierto que el nivel de actividad industrial en nuestro país viene presentando consistentemente signos de recuperación en los últimos meses frente al escenario pesimista que se vivió el año pasado, el sector automotriz presenta una efervescencia particularmente elevada.

A nivel nacional el sector representa cerca del 8% del PBI según datos de INDEC. En este informe se trata de identificar algunos de los factores que podrían estar detrás de tal recuperación, tanto por el lado de la demanda como de la oferta del sector automotriz.

Buenas perspectivas de la demanda

Durante la primera mitad del año la industria nacional se enfrentó a una demanda creciente, tanto por parte del mercado interno como externo. En total se vendieron 303.327 unidades lo que significó una recuperación del 46,1% respecto a las ventas de igual periodo de 2009 y 19.292 unidades más que las vendidas en los primeros seis meses de 2008, año récord en ventas.

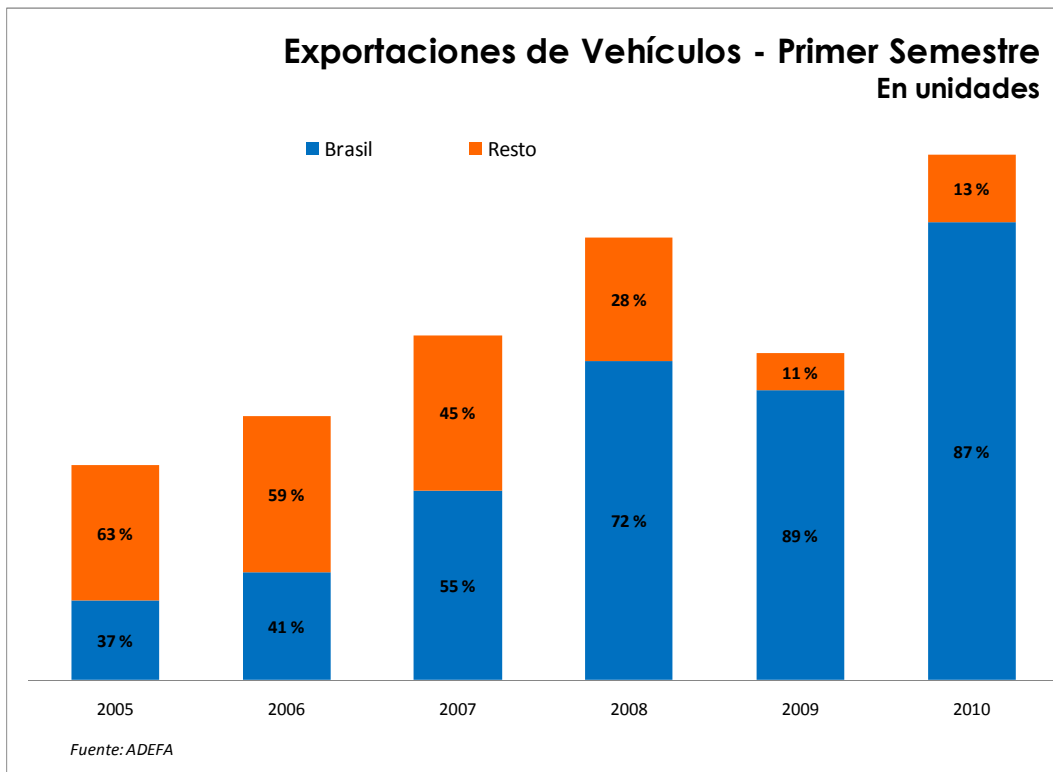


En particular, las exportaciones crecieron un 60,9% en relación a lo vendido en el año 2009, y un 18,8% si se compara con lo exportado en 2008, representando el 62% de las ventas totales. Por su parte las ventas al mercado externo se expandieron un 27,1% en los primeros seis meses en comparación con igual lapso de 2009, sin embargo en relación a las ventas del año 2008, este año se registra un descenso del 8,2%. Es decir que la demanda de vehículos nacionales estuvo impulsada principalmente por el fuerte repunte de las ventas al sector externo (las cuales explicaron un 74% del incremento en lo que va del año).

Considerando la estacionalidad habitual de las ventas de vehículos nacionales durante los primeros meses del año, se tiene que para el caso de las ventas al mercado interno en el periodo enero-junio se efectiviza en promedio el 48% de las ventas del año, mientras que se exporta aproximadamente el 40% del total anual. Estas relaciones proyectadas para lo que resta del año implicarían cerca de 710 mil unidades de vehículos vendidas en 2010, lo que representaría un crecimiento del 36,2% en relación a las ventas del año 2009 (compuesto por un incremento del 21,4% de las ventas al mercado interno y del 45,4% al mercado externo).

Es importante destacar que en cuanto al destino de las exportaciones, Brasil fue el principal comprador de vehículos nacionales, con una participación en las ventas valuadas en dólares superior al 80% durante los primeros cinco meses de este año. Cabe notar que la importancia de este mercado en 2009 y 2010 casi se ha duplicado en relación a la participación que tenía en los primeros cinco meses de 2005 y 2006, lo

que implica un menor grado de diversificación, con el consiguiente riesgo de una mayor dependencia de los vaivenes de dicho mercado.



En la tabla que sigue puede verse que en términos de unidades exportadas, durante el primer semestre de este año, de las 71.004 unidades adicionales que se vendieron al exterior, 60.073 provinieron del aumento de la demanda brasilera. Por ejemplo, si Brasil hubiera demandado en la primera mitad del año la misma cantidad de vehículos que en el primer semestre de 2009, el total de exportaciones en lugar de aumentar un 60,9% hubiera crecido sólo un 9,4%.

Ventas externas de Vehículos Nacionales - Primer Semestre

En unidades

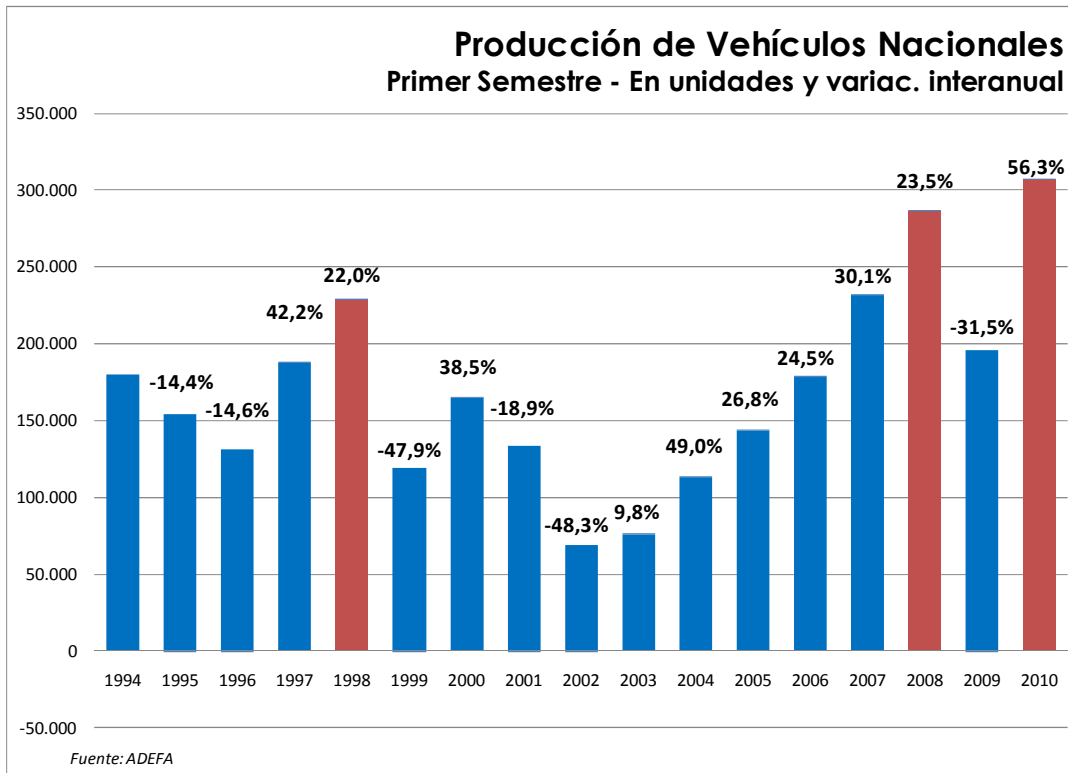
Destino	Exportaciones		Var. %	Participación	
	2009	2010		2009	2010
Brasil	103.331	163.404	58,1%	88,7%	87,1%
Méjico	6.264	10.623	69,6%	5,4%	5,7%
Uruguay	1.775	4.357	145,5%	1,5%	2,3%
Chile	577	2.042	253,9%	0,5%	1,1%
Resto América	1.434	1.337	-6,8%	1,2%	0,7%
Europa	705	1.918	172,1%	0,6%	1,0%
Colombia	1.521	1.054	-30,7%	1,3%	0,6%
Asia	253	676	167,2%	0,2%	0,4%
Sudáfrica	1	515	51400,0%	0,0%	0,3%
Perú	113	523	362,8%	0,1%	0,3%
Venezuela		445		0,0%	0,2%
Ecuador	38	214	463,2%	0,0%	0,1%
Resto África	128	212	65,6%	0,1%	0,1%
Australia y Nueva Zelanda	191	117	-38,7%	0,2%	0,1%
Centroamérica	209	107	-48,8%	0,2%	0,1%
TOTAL	116.540	187.544	60,9%	100,0%	100,0%

Por su parte México, Uruguay y Chile demandaron entre 1.500 y 4.500 unidades adicionales en el periodo enero-junio de este año. Cabe destacar que los tres países en conjunto concentraron cerca del 9,1% de las exportaciones hasta junio de este año, mientras que en igual lapso de 2009 la participación había sido del 7,4%.

Frente al buen desempeño de la demanda de vehículos en los primeros seis meses del año, tiene relevancia analizar la situación actual del desempeño de la producción de vehículos nacionales.

Nivel de producción

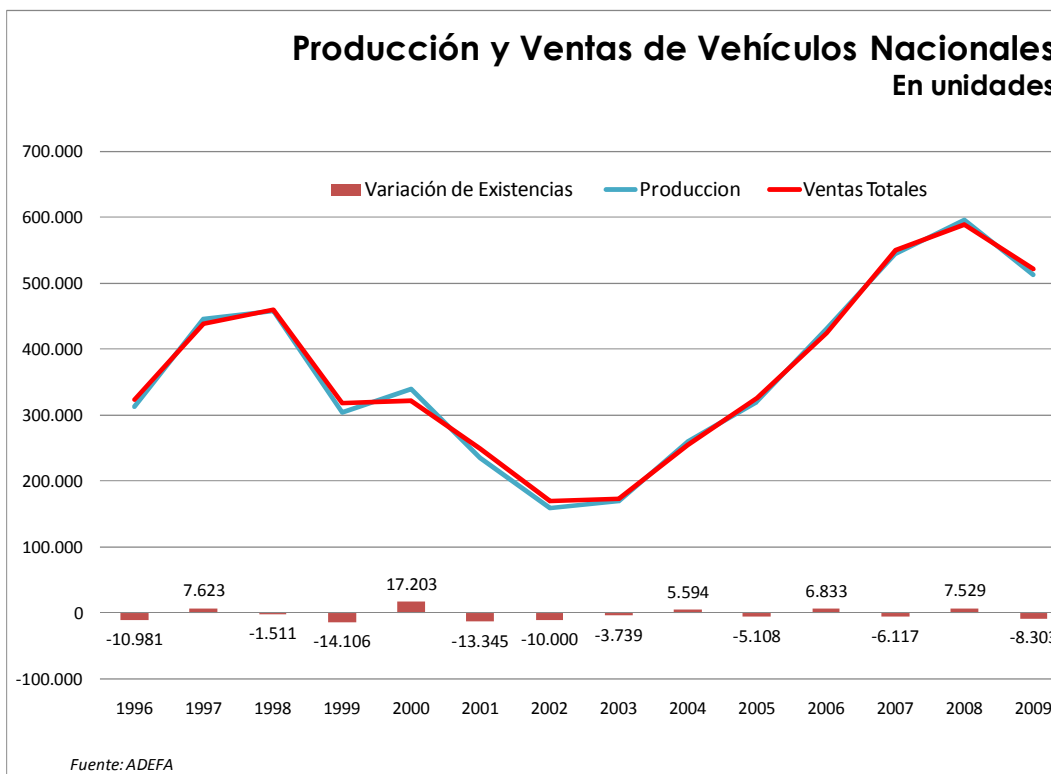
Hasta junio de este año la producción de vehículos nacionales ascendió a 306.476 unidades. Dicha cifra implicó una fuerte recuperación luego de la importante caída que había sufrido en igual periodo de 2009. En lo que va del año el incremento fue del 56,3%, mientras que en 2009 la caída registrada en igual lapso había sido del 31,5%. Asimismo, lo producido en los primeros seis meses del 2010 significó una suba del 7,0% si se lo compara con la producción del año 2008, que marcó un récord anual. Cabe señalar que las producciones de los primeros semestres de los años 2008 y 2010 superaron significativamente al máximo nivel de producción de la década de los noventa, que tuvo lugar en el año 1998 (con 228.399 unidades en enero-junio). En particular la producción total del año 2008 significó un máximo histórico, por lo tanto si se mantienen las condiciones que actualmente están impulsando la producción, la industria este año estaría cerrando con un nuevo record histórico de producción.



Evolución del stock

Para pronosticar los niveles de producción anuales un factor clave a considerar es el manejo de los niveles de existencia que habitualmente se hacen en el sector, lo cual queda determinado mediante la diferencia entre la producción y las ventas totales de un mismo período.

En el gráfico siguiente se presenta la evolución de las ventas, la producción y la variación de existencias de los años 1996 a 2009.

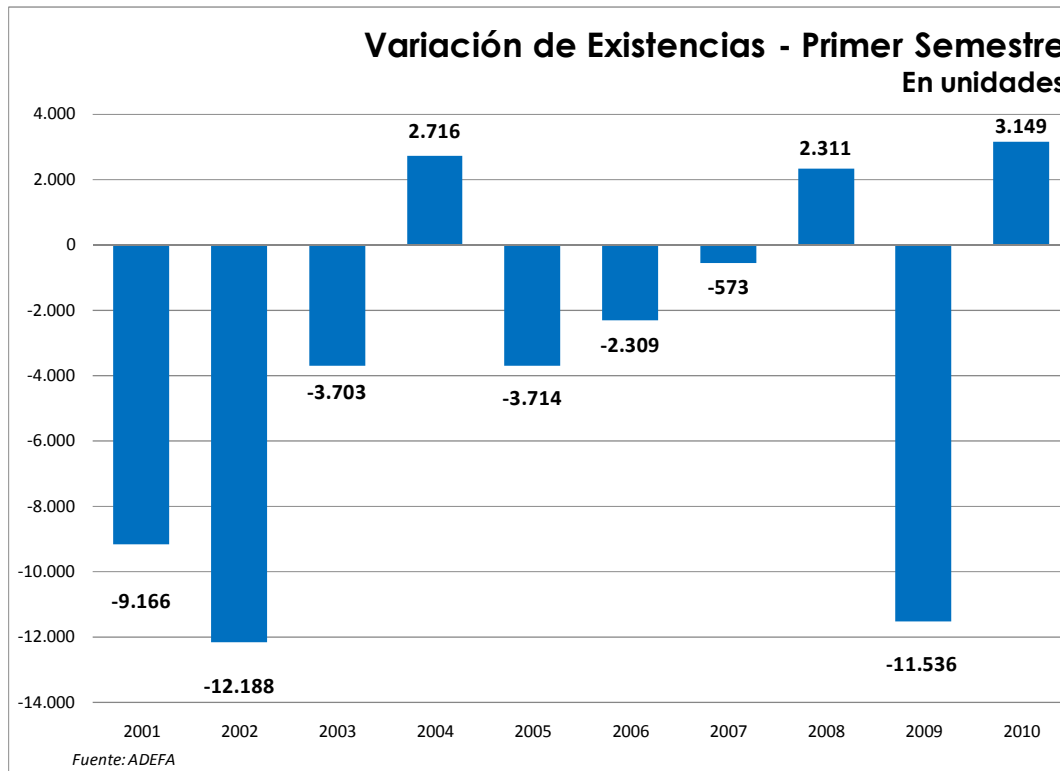


Tal como puede observarse, el nivel de producción en general ha sido muy similar al total de ventas anuales, con excepción de lo ocurrido en los años 2000 y 2001 en los frente a la recesión y crisis económica generalizada, se registraron variaciones de existencias negativas de magnitud significativa. En particular en el año 1999, a pesar de que las ventas internas se mantuvieron relativamente estables, la devaluación de Brasil golpeó fuertemente las exportaciones. Sin embargo, la producción se vio afectada en mayor medida lo cual generó una importante caída de los stocks. Reacomodadas las variables fundamentales (y acordados nuevos compromisos en materia de cuotas de exportación con el país vecino), la producción recuperó su dinamismo. Por su parte, en el año 2000, la recuperación de las exportaciones no alcanzó a compensar la menor demanda interna (que se retrajo un 15,5% en relación a 1999), por lo cual los inventarios alcanzaron su máximo nivel. A partir de ese momento, la importante recesión que sufría la economía nacional y las malas expectativas respecto a la evolución de las ventas futuras, llevaron a una aguda reducción del nivel de existencias.

A partir del año 2002, una vez reducidas las existencias, el nivel de producción se ajustó estrechamente al nivel de ventas, alternando años de acumulación de existencias con años donde las mismas se desacumularon, pero en magnitudes relativamente reducidas. De acuerdo al patrón de comportamiento observado en el periodo 2002-2009, sería de esperar que durante este año el nivel de producción se ajustara a los niveles de ventas esperados y más aún, que existiera una leve acumulación de existencias. No obstante, dados los niveles récord a los que está

produciendo la industria, deben considerarse algunos factores que resultan restrictivos a la hora de expandir la producción más allá de un cierto límite, tal como se discutirá más adelante.

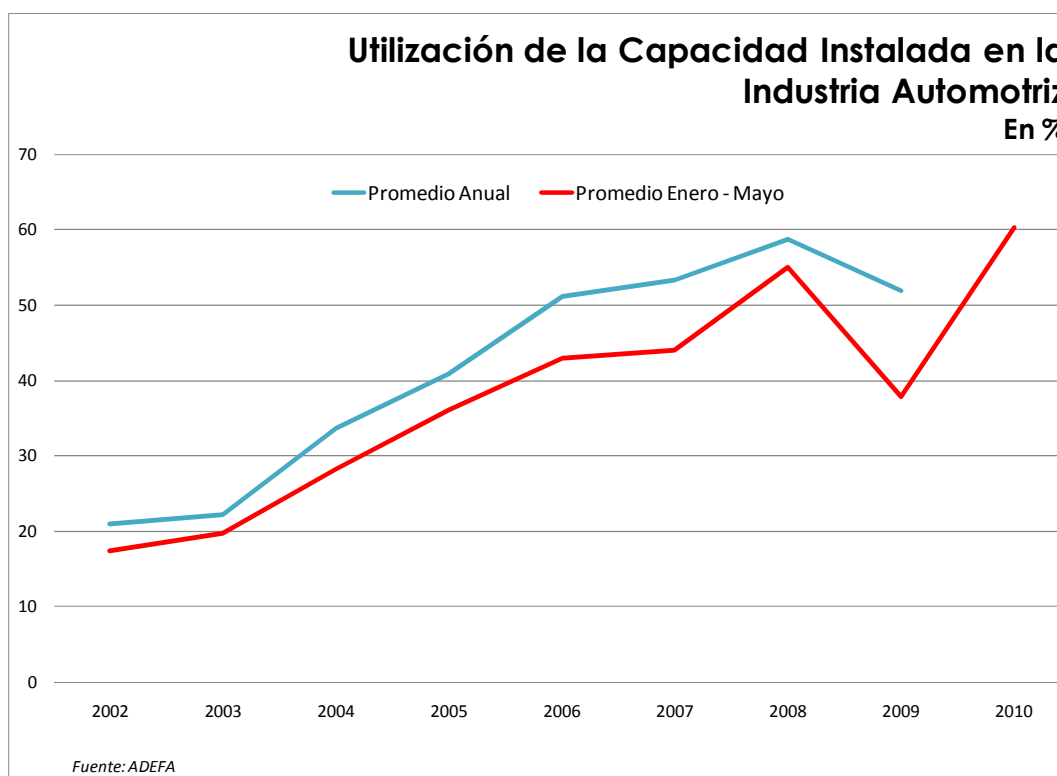
Como puede verse en el gráfico que sigue, durante los primeros semestres de los últimos ocho años en general la industria automotriz había mantenido niveles de producción inferiores al nivel de ventas totales (desacumulación de stock).



En particular hasta junio de este año se observó la mayor acumulación de existencias del período con un incremento total del stock de 3.149 unidades. Esto se explica por las buenas perspectivas de las ventas para este año, tanto al mercado interno como externo. De manera que si a lo largo de este año se mantuvieran las condiciones favorables de la demanda en cuanto a las ventas de vehículos, el ritmo de producción continuaría creciendo a paso firme. En particular si se quisiera recomponer parte de las existencias perdidas el año pasado, en la segunda mitad del año la producción debería superar a las ventas. En el apartado que sigue se analiza el uso actual de la capacidad instalada en la industria para evaluar en qué medida se podría incrementar la producción en el corto plazo.

Uso de la capacidad instalada en la industria automotriz

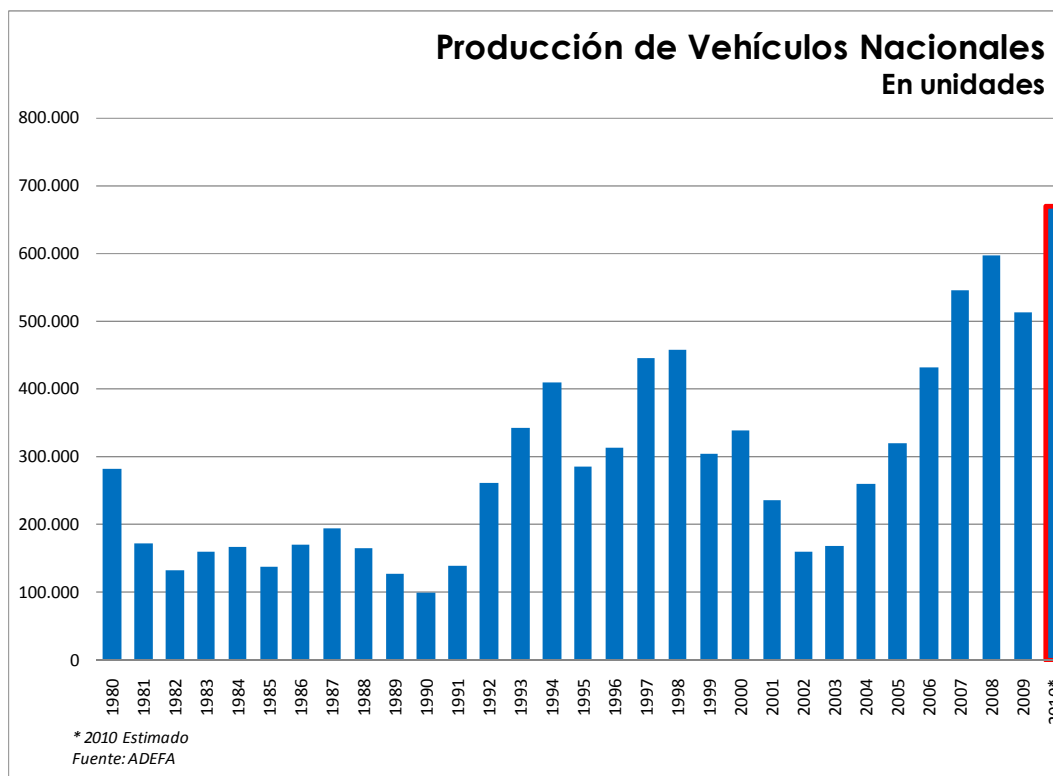
En el gráfico que sigue se exhibe la evolución del uso de la capacidad instalada de la industria automotriz en los últimos años de acuerdo a los datos proporcionados por INDEC. En particular en el año 2008 se registró un uso máximo de la capacidad instalada que ascendió al 58,7% promedio. En el año 2009 por su parte, el indicador cayó casi siete puntos, lo que indica que en el año 2010 habría cierto margen para aumentar la producción sin la necesidad de grandes inversiones. Efectivamente en los primeros meses de este año se produjo una fuerte recuperación de la producción con la incorporación de turnos de producción adicionales, en tanto algunas terminales automotrices ya han anunciado planes de inversión para los meses próximos de este año.



Nivel de producción proyectado para el año 2010

Tal como lo muestra el gráfico anterior en los primeros cinco meses de este año se alcanzó a utilizar el 60,3% de la capacidad instalada en la industria automotriz. Suponiendo que en lo que resta del año seguirá aumentando este indicador y teniendo en cuenta un límite o tope para la utilización de capacidad instalada, se estima que el máximo al que podría ascender la producción en este año serían unas 670 mil unidades. De manera que dadas las estimaciones de demanda se produciría

nuevamente una desacumulación de stock, que podría ser revertida en los años siguientes con mayores inversiones, en caso de continuar las condiciones favorables que atraviesa la industria.



Otros determinantes de la producción automotriz

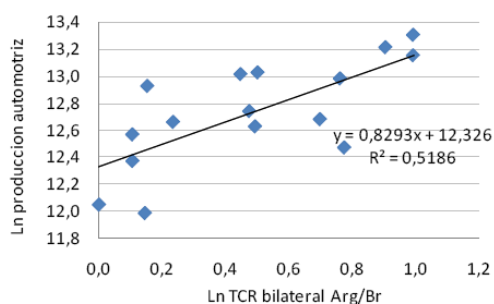
Como se analizó más arriba los niveles de producción mantienen una relación estrecha con la demanda total a la que se enfrenta el sector. No obstante resulta útil evaluar la influencia de otros factores en la determinación del nivel de producción.

En primer lugar se analiza la relación entre la producción nacional de vehículos y el tipo de cambio real bilateral Argentina-Brasil. Dado que el tipo de cambio real bilateral mide el precio relativo de los bienes de Brasil en términos de los de Argentina, ante subas relativas de los precios de los bienes brasileros o ante una apreciación del Real en relación al Peso, se produciría un abaratamiento relativo de los bienes argentinos y por ende un aumento relativo de la competitividad argentina.

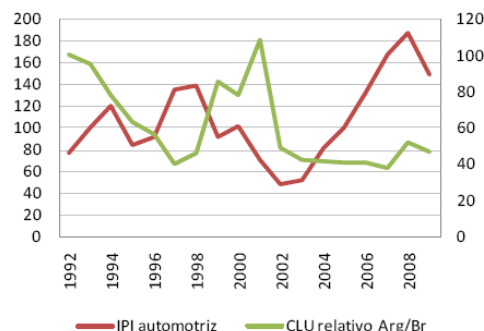
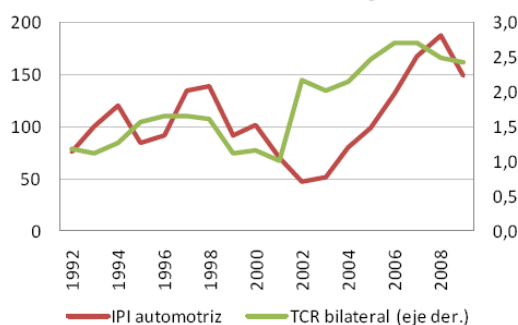
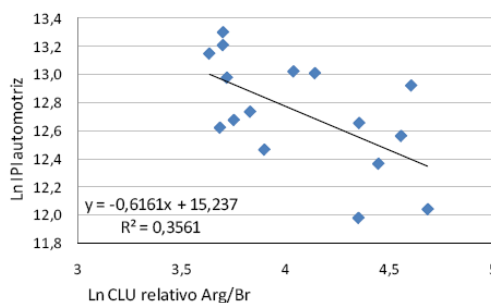
La causa de considerar esta variable como relevante radica en que Brasil constituye un mercado muy importante para nuestro país, y tanto depreciaciones como menores tasas de inflación en el país vecino (descenso del tipo de cambio real) implican que para las terminales automotrices resulte relativamente más conveniente producir en las plantas del vecino país. Asimismo mientras más caros sean los bienes argentinos en

comparación a los de Brasil, menor será la demanda del país vecino por nuestros bienes, y la producción local debe ajustarse a la baja.

Tipo de cambio real bilateral (Arg.- Brasil)



Costo Laboral Unitario ind. autom.



El primer gráfico de regresión muestra la relación entre los niveles de producción de cada año con el tipo de cambio real bilateral Argentina/Brasil de dos años anteriores. Es decir, se analiza cómo afectan variaciones del tipo de cambio real en las decisiones de producción a mediano plazo. De acuerdo a los resultados obtenidos, alrededor de un 52% de los cambios en el nivel de producción de mediano plazo están explicados por los cambios relativos de competitividad del mercado argentino en relación al brasilero, con un relación positiva; es decir que mientras más elevados sean los tipos de cambio habría una tendencia a aumentar la producción en el mediano plazo.

Por otra parte, también se analizó el costo laboral en dólares de producir un vehículo en Argentina en comparación con el costo laboral unitario (CLU) de Brasil. En particular a niveles más altos del indicador, mayor será el CLU de Argentina en términos del de Brasil y en lo que hace a este factor habría incentivos a trasladar la producción hacia el país vecino. De acuerdo a las estimaciones, para este caso también se tiene que existe una relación entre la variación de los costos laborales y los niveles de producción de la industria automotriz en el mediano plazo. Sin embargo, este determinante explica una parte muy baja de las decisiones futuras de producción (sólo un 30%), lo que podría explicarse por la baja incidencia directa que tiene el costo de la mano de obra sobre el costo de producción total de las terminales automotrices.

Ambos determinantes resultan de fundamental importancia a la hora de planificar el rumbo de la industria automotriz nacional a largo plazo. Cabe advertir que es posible que se produzca un escenario de devaluación del Real, como consecuencia de la crisis de los países europeos sobre el mercado brasilero (salida de capitales en Brasil o caída

de las exportaciones hacia Europa). Ante este escenario, la producción local se vería perjudicada por un encarecimiento de los precios domésticos en términos de los brasileros, lo que llevaría a una disminución de la demanda de vehículos argentinos y a la necesidad de ajustar los niveles de producción hacia la baja. Asimismo, una devaluación del Real conllevaría la conjugación de elementos negativos desde el punto de vista del sector a nivel local: un encarecimiento relativo del costo laboral de producción argentino, y un abaratamiento de las autopartes de origen brasilerero importadas por la industria argentina.