

La guerra de Rusia: muchos riesgos...algunas oportunidades

La consecuencia del intento de Putin para retener a Ucrania en su ámbito de influencia va a ser un rompimiento definitivo entre Rusia y Estados Unidos, acompañados de los aliados de estos últimos en Europa y Asia. El tercero en discordia en ese rompimiento es China, que va a tratar pragmáticamente de aprovechar nuevas posibilidades de negocio en Rusia sin arriesgar las relaciones comerciales con el bloque occidental, y por supuesto mantener su influencia en países emergentes de África y Latino América.

Parece ser un hecho que empresas norteamericanas, europeas, coreanas y japonesas ya no van a hacer negocios en Rusia. Para la mayoría, el tamaño relativo del mercado no representa una gran pérdida. En el caso de la industria automotriz, la exposición mas grande la tiene Renault con su participación mayoritaria en AutoVAZ que fabrica la marca LADA, lo que junto con las marcas Renault y Nissan los hace ser líderes con un 30% del mercado ruso. Los sigue Hyundai/Kia con una participación de 20% y una planta, así como Volkswagen/Skoda con 10% y dos plantas. Hay que recordar que en el mercado ruso se venden apenas 1.5 millones de autos al año, y que la exportación es modesta. Además de las armadoras hay algunos autopartistas, pero tampoco son más de una treintena de empresas.

Mas relevante para a las estrategias del futuro, son los efectos que el aislamiento de Rusia tiene sobre el suministro de algunas materias primas. Níquel, paladio y aluminio son los materiales más mencionados en relación con la fabricación de autos. Los precios ya iban en aumento antes de que se iniciara la guerra, y se multiplicaron en consecuencia. Aunque quizás con el tiempo los precios se vuelvan a normalizar, la ironía de esta situación es que impacta el costo de los autos eléctricos (níquel para la batería), y también el de los autos con motor de combustión (paladio para el catalizador). El commodity que podría inclinar la balanza en favor de los autos eléctricos es el petróleo por los precios elevados de la gasolina. Sin duda va a ser un factor en Europa, sobre todo si ésta se vuelca con mayor decisión hacia las energías renovables.

Queda el impacto sobre la economía en general que va a tener esta nueva crisis, que se suma a la pandemia y al cambio climático. Sin duda, la inflación que ya se había desatado, empeora con los incrementos del petróleo, las materias primas y también de los granos. Los precios y los intereses van a subir, y la demanda, también de automóviles, se va a contraer.

Teniendo en cuenta que la industria automotriz de por si está teniendo dificultades, con los múltiples problemas de la cadena de suministro, para fabricar los autos que requiere el mercado, posiblemente una menor demanda empataría con la capacidad disponible. Adicionalmente, los problemas que agrega el conflicto a la situación de por si complicada le van a dar un impulso adicional a la reestructuración de las cadenas de valor. Y China vuelve a estar en el centro de la preocupación, tanto por sus renovados brotes de COVID, como por su posicionamiento ambiguo respecto a la invasión rusa. Un aumento de la tensión política con China será mucho más difícil de manejar para las empresas que el caso de Rusia.

Nuevamente se abre la oportunidad a México de perfilarse como la mejor alternativa para surtir al mercado norteamericano, o incluso al latinoamericano y europeo. Los gobiernos, y las asociaciones del sector, deben estar preparados para atender a las empresas que buscan mitigar los riesgos que trae el nuevo orden mundial.