

REGIONAL SECTORIAL

A 20 años del TLCAN el balance para México en el sector automotriz es muy positivo

Alma Martínez

La industria automotriz establecida en México se ha convertido en una competitiva plataforma de exportación para EEUU y el resto del mundo. Cuenta con 20 plantas ensambladoras (8 más que hace 10 años) con una capacidad de producción anual de más de 3.1 millones de unidades y una sólida proveeduría nacional e internacional.

En esta ocasión analizamos el extraordinario crecimiento que ha experimentado la industria automotriz en México desde la reestructuración de la industria norteamericana en 2007. Se estima que esto podría continuar incluso a tasas mucho mayores teniendo impactos positivos en términos de inversión (nuevas plantas de ensamble y proveeduría) y empleo. Detrás de estas cifras se encuentra la tendencia global que traslada la producción de los países desarrollados a los emergentes. En el contexto de economías emergentes, México se ha convertido en una de las plataformas de exportación más rentables del mundo, con alta calidad a costos menores desde donde se disputa la hegemonía entre los socios de la zona del TLCAN, sobre todo con EEUU.

Los fabricantes globales favorecen el ensamble en países emergentes

Los mayores fabricantes de automóviles en el mundo siguen invirtiendo en plantas de producción en mercados emergentes (incluyendo Latinoamérica, China, Malasia y mercados del sudeste Asiático) con el fin de reducir los costos de producción. Los principales fabricantes norteamericanos, han establecido alianzas estratégicas con fabricantes europeos y japoneses para competir.

Cuadro 1

Principales países productores de vehículos: desarrollados y emergentes (miles de unidades)

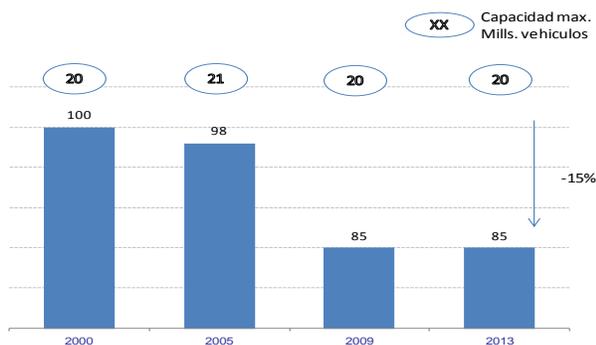
	2007	Part. %	2013	Part. %	Dif. Abs. 13/07	Dif. Rel., % 13/07
EEUU	11,292	15.4	11,046	12.6	-246	-2.2
Japón	11,484	15.7	9,630	11.0	-1,854	-16.1
Alemania	5,820	8.0	5,718	6.5	-102	-1.7
Canadá	2,571	3.5	2,380	2.7	-191	-7.4
Francia	3,169	4.3	1,740	2.0	-1,429	-45.1
España	2,777	3.8	2,163	2.5	-614	-22.1
Inglaterra	1,650	2.3	1,597	1.8	-53	-3.2
Italia	1,211	1.7	658	0.8	-553	-45.6
Desarrollados	39,974	54.6	34,933	39.9	-5,041	-12.6
China	7,278	9.9	22,117	25.2	14,839	203.9
Corea del Sur	3,840	5.2	4,521	5.2	681	17.7
India	2,016	2.8	3,881	4.4	1,865	92.5
Brasil	2,611	3.6	3,740	4.3	1,129	43.3
México	2,022	2.8	3,052	3.5	1,030	51.0
Tailandia	1,287	1.8	2,533	2.9	1,245	96.7
Emergentes	19,054	26.0	39,845	45.5	20,790	109.1
Resto	14,162	19.3	12,868	14.7	-1,293	-9.1
Total	73,190	100.0	87,646	100.0	14,456	19.8

Fuente: BBVA Research con datos de OICA

En las economías desarrolladas, la tendencia general fue una disminución de la producción en 2008 y 2009 debido a la recesión económica para posteriormente aumentar a partir de 2010. En la mayoría de estas economías, la producción sigue por debajo de 2007 (ver cuadro 1). En 2012, los países desarrollados mostraron cierta divergencia, la producción en Europa continuó en declive mientras que en otros países como EEUU y Japón aumentó.

Gráfica 1

Ajustes al exceso de capacidad de producción en Europa (Porcentaje de utilización de la capacidad instalada, índice 2000=100)

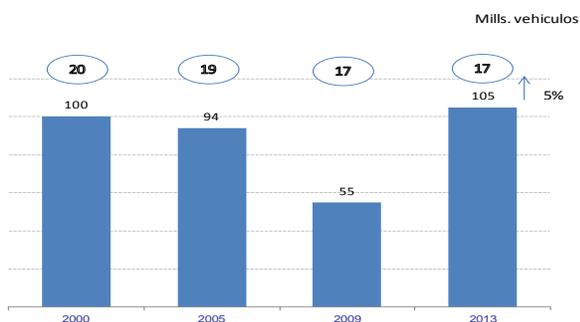


Fuente: BBVA Research con datos de IHS

Probablemente Europa deba de hacer ajustes mayores para eliminar el exceso de capacidad instalada (ver gráfica 1); en situación similar estarían Japón y Corea donde las reducciones han iniciado. El cierre de plantas conlleva desafíos severos por el lado del empleo, especialmente tomando en cuenta las elevadas y prolongadas tasas de desempleo en Europa.

Gráfica 2

Consolidación de la producción en Norteamérica (Porcentaje de utilización de la capacidad instalada, Índice 2000=100)



Fuente: BBVA Research con datos de IHS

En Norteamérica y a pesar de que la reestructuración fue dolorosa, las ventas y las

ganancias se han recuperado. La ocupación de la capacidad instalada está en niveles elevados, incluso más que antes de la crisis (ver gráfica 2).

En los países en emergentes como China, India y Brasil, la producción y las ventas aumentaron durante los últimos seis años debido a la demanda de la creciente clase media en dichos países. China superó a los países desarrollados, entre ellos EEUU y Japón, para convertirse en el mayor productor de vehículos de pasajeros con más de 22 millones en 2013.

En México, la producción es cada vez mayor; en seis años se incrementó en más de 50%. Los fabricantes japoneses y estadounidenses han aumentado su capacidad productiva en México por las ventajas en localización, tratados comerciales y mano de obra calificada y en particular para Japón por el creciente valor del yen.

La diversificación geográfica de los exportadores de vehículos automotores será fundamental para su consolidación.

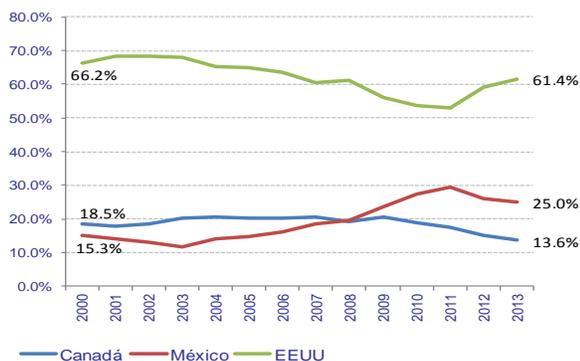
Los principales productores de vehículos de países emergentes como China, Corea, India, Brasil, México y Tailandia contribuyeron con 45% a la producción global en 2013 vs. 26% en 2007 (ver cuadro 1).

Bajo el TLCAN, la industria más beneficiada fue la automotriz en México

La capacidad de producción de automóviles ha crecido de forma constante en México desde 2005, con la excepción de un ligero retroceso debido a la recesión de 2008-09 (ver gráfica 3). Por el contrario, en el período 2005-13, la capacidad de fabricación de automóviles conjunta de EEUU y Canadá cayó 12%. Teniendo en cuenta estas dos tendencias opuestas, no resulta extraño que la participación de México de todos los vehículos ligeros producidos en América del Norte fuera de 25% en 2013, superior a la cuota

de Canadá (13.6%). En comparación, en 1990 únicamente 6% de todos los vehículos ligeros producidos en América del Norte fueron de México.

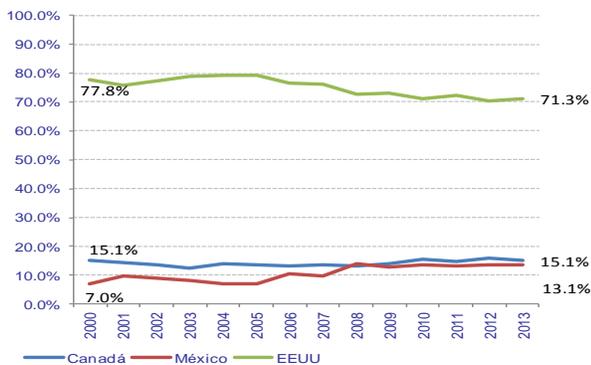
Gráfica 3
Producción regional de vehículos ligeros: TLCAN (% de contribución, unidades)



Fuente: BBVA Research con datos de Bloomberg

En camiones pesados también México gana, pasa de 7% en 2005 a 13.6% en 2013. Canadá se mantiene estable pero EEUU reduce su contribución en más de 6 puntos porcentuales (ver gráfica 4).

Gráfica 4
Producción regional de vehículos pesados: TLCAN (% de contribución, unidades)



Fuente: BBVA Research con datos de Bloomberg

El traslado a regiones emergentes está impulsado por: costo, economías de alcance, productividad, disponibilidad de insumos clave y por supuesto la demanda global.

Para tomar ventaja de la creciente población en los mercados emergentes, los fabricantes de equipos seguirán desplazando más su producción para estar más cerca de su mayor fuente de nuevos clientes.

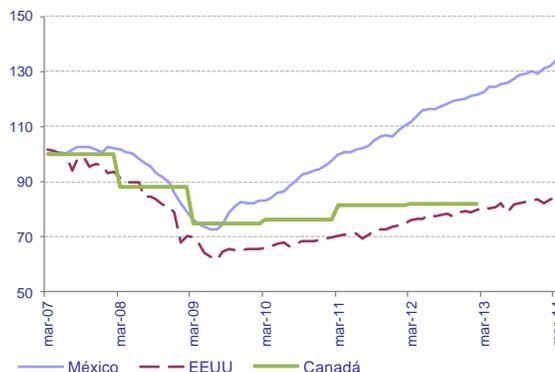
Cuadro 2
Costos laborales en la manufactura, 2012

País	(US\$/Hora)
Alemania	45.79
Francia	39.81
EEUU /Canadá	36.13
Japón	35.34
Italia	34.18
Inglaterra	31.23
España	26.83
Corea del Sur	20.72
Brasil	11.20
México	6.36

Fuente: BBVA Research con datos de US BLS, International Labor Comparisons, August 2013

Los menores costos laborales de México están presionando a la producción de EEUU y, en particular a Canadá (ver cuadro 2). México ha ampliado de forma importante la fabricación de automóviles y, con ello, el empleo.

Gráfica 5
Personal ocupado en la industria automotriz, TLCAN (Índice enero 2014=100)



Fuente: BBVA Research con datos INEGI, BLS y Statistics Canada

Si bien cada vez más puestos de trabajo han sido automatizados en la industria, México agregó 303 mil puestos de trabajo desde el punto más bajo de la crisis (en junio de 2009 había 360 mil ocupados) hasta ahora (662 mil empleados en marzo de 2014). En el mismo lapso en EEUU únicamente se añadieron 220 mil empleos (al pasar de 631 mil a 850 mil). Con respecto a los niveles previos a la crisis México los superó en 34% mientras que EEUU está por debajo en 15.6% de dichos niveles. Actualmente, 40% del empleo de la industria automotriz en la zona lo explica México (ver gráfica 5).

Gráfica 6
Productividad laboral vehículos ligeros: México vs. EEUU (índice 2008=100)

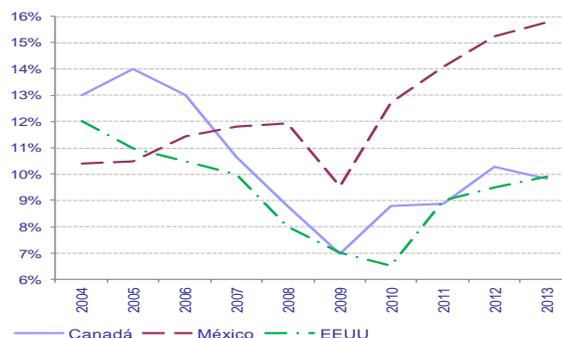


Fuente: BBVA Research con datos de BLS e INEGI

A pesar de los avances del empleo de la industria automotriz en México, la brecha en las remuneraciones sigue siendo amplia con respecto a EEUU y Canadá. Los avances en productividad para México permitirán que la brecha se reduzca en el mediano plazo (ver grafica 6).

En México, la industria automotriz ha incrementado su importancia en más de 50% desde la crisis y cerca del doble desde el inicio del TLCAN. La producción en la industria automotriz de México (ensamble y autopartes) ha avanzado a una tasa anual de casi 6 % desde la introducción del TLCAN. Desde la crisis 2008-2009, la automotriz ha avanzado más de 8% anual.

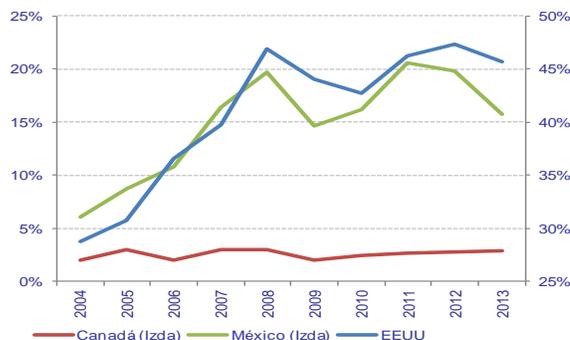
Gráfica 7
Importancia de la industria automotriz en las manufacturas (% de participación)



Fuente: BBVA Research con datos de SIAVI, ITC EUA

México también ha incrementado su contribución como industria altamente exportadora fuera de la zona TLCAN. EEUU sigue siendo el principal destino para los vehículos ligeros, camiones y piezas producidas en México. Esto lo ha convertido en una base de producción de bajo costo desde la que se exporta a nivel mundial. Más de la mitad de la producción de vehículos de México es enviada a Norteamérica, pero las exportaciones fuera de sus socios de Norteamérica están creciendo aunque a menor ritmo que hacia EEUU.

Gráfica 8
Exportaciones de la industria automotriz hacia países fuera del TLCAN (% de part. en el total, dólares)



Fuente: BBVA Research con datos de SIAVI, ITC EUA

Los envíos de México al resto del mundo representan entre 15% y 20% de las exportaciones de automóviles totales. Esto contrasta con la automotriz canadiense que está fuertemente concentrada en el mercado de EEUU.

Según las proyecciones de WardsAuto, en los próximos años México conseguirá la mayor parte de la capacidad adicional de producción automotriz de América del Norte que se ha programado para la zona. En total, la capacidad de fabricación de automóviles de América del Norte se prevé que aumente alrededor de 4.4% entre 2013 y 2018. En México se estima un incremento de la capacidad de producción en más de 25%, lo que podría ser factible si consideramos la producción en puerta y las inversiones que se podrían concretar en este año: dos surcoreanas y una alemana de vehículos *Premium*

Cuadro 3

Plantas nuevas automotrices en México

Planta (localización)	Capacidad de producción (unidades)	Fecha de apertura	Inversión Mills. Dls.
Aguascalientes	600,000	finis 2013	2,928
Salamanca Gto.	140,000	marzo 2014	1,250
Celaya Gto.	200,000	2014	650
San José Chiapa Pue.	150,000	2016	2,000

Fuente: BBVA Research con fuentes periodísticas

En resumen

Dos décadas han transcurrido desde que se puso en marcha uno de los bloques económicos de mayor alcance comercial y proyección global para cada uno de sus integrantes, especialmente para México. El TLCAN ha consolidado al sector automotriz, y México es el que más se ha beneficiado.

No son únicamente los menores costos laborales los que están aumentando la producción, es la proximidad a los EEUU y la cadena de suministro que han desarrollado ambos países además de los tratados comerciales.

Los retos para México son continuar elevando la competitividad para lograr una participación mayor en EEUU. Ello es factible considerando la nueva capacidad instalada que se dice podría ingresar a México. Asimismo, enfocándose a lograr una mayor diversificación.

Propiciar un marco regulatorio sencillo, transparente y amigable para los inversionistas, adoptar medidas que privilegien la rapidez en cualquier trámite y la eficiencia en todos los procesos productivos. En la medida en que México facilite que las empresas nacionales y extranjeras operen con requisitos sencillos, pocos trámites, se incrementará la posibilidad de que las empresas automotrices y de autopartes decidan aumentar sus operaciones en México.

La proveeduría nacional e internacional para fabricar vehículos *Premium* conlleva múltiples retos (altos estándares de tecnología, eficiencia, diseño y seguridad) y deberá de convencer que se puede suministrar calidad desde México.

Incrementar y cultivar la presencia de México en China. Hasta 2013, las exportaciones de vehículos hacia ese país sumaron 66 mil unidades equivalentes a 1.4 miles de millones de dólares (cerca de 60% más con respecto a 2012). En los primeros cinco meses de 2014 las exportaciones hacia dicho país crecieron 40% a tasa anual.

AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado por BBVA Research del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA) y por BBVA Bancomer. S. A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, por su propia cuenta y se suministra sólo con fines informativos. Las opiniones, estimaciones, predicciones y recomendaciones que se expresan en este documento se refieren a la fecha que aparece en el mismo, por lo que pueden sufrir cambios como consecuencia de la fluctuación de los mercados. Las opiniones, estimaciones, predicciones y recomendaciones contenidas en este documento se basan en información que ha sido obtenida de fuentes estimadas como fidedignas pero ninguna garantía, expresa o implícita, se concede por BBVA sobre su exactitud, integridad o corrección. El presente documento no constituye una oferta ni una invitación o incitación para la suscripción o compra de valores.