

# ¿SE SALVARÁ LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ?

La enorme industria automotriz de México se tambalea luego de que la producción de vehículos cayó 42% durante el primer trimestre de 2009 en comparación con el de 2008. Aunque las ventas domésticas han descendido en una cifra similar, la verdadera razón de esta crisis es la dramática disminución de las exportaciones a EU. Ahora, el gobierno prepara un plan de rescate de la industria para los próximos meses, con la esperanza de que se recupere a largo plazo.

En abril, las noticias empeoraron para los fabricantes en México: la producción automotriz cayó 46.6% en comparación con el año anterior, a 100 mil 421 vehículos. Según estadísticas de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), durante el mes las exportaciones descendieron 41%, a 85 mil 121 unidades, y las ventas domésticas 38%, a 51 mil 394 unidades.

La asociación afirma que es natural que abril de 2009 haya sido peor que el de 2008 debido a las vacaciones de Semana Santa, lo que implicó menos días laborables y ventas más bajas. Más importante, sin embargo, fue el brote de influenza humana, que provocó el cierre de toda la industria no esencial y mantuvo a las personas en su casa durante casi una semana.

LA CRISIS EN EL  
SECTOR AUTOMOTRIZ  
MEXICANO PODRÁ  
TOCAR FONDO MUY  
PRONTO

No obstante, abril de 2009 no es sólo un bache causado por la Pascua y la crisis de influenza. Incluso la AMIA admite que "la crisis sigue afectando a la industria automotriz mundial, apremiada por las dificultades financieras y económicas que experimentan la mayoría de las economías del mundo". Los niveles anualizados de producción durante los cuatro primeros meses de 2009 son 42% inferiores a los del año anterior, en 392 mil 221 vehículos. Esto refleja casi exactamente la caída en exportaciones y rebasa el descenso de 29% en ventas domésticas en el mismo periodo.

El hecho de que exportación y producción hayan caído en proporciones casi iguales no es ninguna coincidencia, puesto que México depende de sus exportaciones y casi siempre ambas cifras son reflejo una de la otra. En abril, por ejemplo, se exportó 85% de la producción de vehículos del país, en tanto que alrededor de 60% de los nuevos autos que se venden en México son importados. De manera lamentable para el país, su socio comercial número uno es EU, que ha engullido 73% del total de vehículos fabricados en el país en lo que va de año.

Por tanto, la contracción de

37% del enorme mercado estadounidense de vehículos ligeros durante los cuatro primeros meses del año ha sido catastrófica para las plantas automotrices de México. La recesión y la infame restricción crediticia son los motivos más obvios, pero la revaluación del peso mexicano contra el dólar es otra desafortunada dinámica en la mezcla. AMIA pronostica

ahora que la producción de vehículos caerá entre 20 y 25% en 2009, si se compara con 2008. De ser cierto, esto implicaría un inminente incremento de los niveles de producción.

## Esperanzas a largo plazo

Hay varias señales que respaldan esta previsión. Ante todo

está el esquema de incentivos para fomentar las ventas de automóviles nuevos: "dinero por tu auto viejo", que podría ser presentado en EU el mes próximo. La introducción de este programa, que aún se encuentra pendiente de aprobación por el Congreso, podría provocar un aumento de las exportaciones de vehículos mexicanos, sobre todo

en los primeros días, conforme los clientes compitan por aprovechar las ofertas.

Por otra parte, algunos políticos mexicanos trabajan por su cuenta en un plan de apoyo que financiaría Nafinsa. De ser aprobado, este plan otorgaría financiamientos a todos los fabricantes que tienen plantas automotrices en México, como General Motors (GM), Nissan, Volkswagen (VW), Ford y Chrysler, con el objetivo de mantener sus fábricas en operación en esta época de ventas globales sumamente lentas.

El gobierno mexicano cree que es más benéfico para la economía en general proporcionar ayuda a la industria que fomentar las ventas, debido a la enorme cantidad de autos importados que se venden en México. Aun así, hace poco el gobierno redujo las tasas de interés por quinto mes consecutivo, lo que debería estimular la demanda doméstica.

Puesto que el sector automotriz y de autopartes representa más de una sexta parte de la producción manufacturera total del país, es evidente por qué el reciente deterioro de los niveles de producción ha causado tal preocupación. El hecho de que GM y Chrysler, ambas bajo la protección de bancarrota, operen plantas que fabrican camiones en México, causa preocupaciones más inmediatas.

La ventaja es que México está bien posicionado para permanecer como un emplazamiento manufacturero competitivo a largo plazo por muchas razones, en especial debido a una mezcla de producción favorable que incluye el Ford Fusion, el Jetta de Volkswagen y el Versa de Nissan. Así que el hecho de que la mayoría de las plantas de producción de vehículos de México (con excepción de Chrysler y GM) fabriquen carros compactos y de turismo, en vez de vehículos utilitarios deportivos (SUV por sus siglas en inglés), coloca al país en situación favorable para atender las cambiantes necesidades del mercado estadounidense de vehículos durante los años venideros. Incluso GM y Ford han considerado a México como uno de sus centros de producción de vehículos para Norteamérica, lo que ha significado un importante impulso para la industria del país.

Además, EU no es el único importador de vehículos mexicanos. Desde hace algún tiempo los fabricantes locales han tratado de diversificar sus exportaciones: VW envía más autos a Europa, y Nissan a Asia. Hay sin duda tiempos difíciles por delante, conforme los mercados automotrices del mundo se reponen poco a poco de la crisis. Pero parece que podría contarse con la industria automotriz mexicana cuando, tarde o temprano, suceda una recuperación global.

Fuente: EIU



Planta de General Motors en Coahuila ■ Foto José Carlo González

## De 7.1%, la caída del PIB

Las autoridades mexicanas enfrentan la peor crisis económica de la historia reciente, agravada por el daño que el brote de influenza humana A/H1N1 causó a la economía y a la industria turística. Esto ha obligado a Economist Intelligence Unit a moderar de manera considerable sus pronósticos sobre el crecimiento en México. EIU espera ahora que la economía se contraiga 7.1% (contra 4.4% anterior) este año, con un recuperación de sólo 2.8% en 2010. Así, esta recesión será más profunda que la de 1995, y representará el peor desempeño de México en más de un cuarto de siglo.

Los resultados del primer trimestre de 2009 fueron peores de lo esperado: el PIB real decayó 5.9% en comparación con el trimestre anterior y 8.6% en forma anualizada, su nivel más bajo desde que comenzó el registro trimestral en 1981. Los dramáticos declives en manufacturas y comercio ocasionaron una reducción de 5.2 puntos porcentuales del PIB. La información comercial a abril mostró profundas caídas de exportaciones e importaciones, las cuales es probable que hayan continuado en mayo, pues el débil entorno global dificultó la recuperación, luego de

la suspensión laboral de dos semanas que se decretó a raíz del brote de influenza humana.

El consumo privado se ve reprimido por el creciente desempleo y menores remesas (que en abril cayeron 18.7% de manera anualizada, lo que representa una disminución acumulada de 8.7% durante los primeros cuatro meses del año, en comparación con el mismo periodo del año anterior), una débil expansión crediticia y un crecimiento negativo del salario real. Los estímulos fiscales (las actividades gubernamentales fueron de las pocas áreas que crecieron durante el primer trimestre) compensan la contracción de la inversión fija. Sin embargo, se espera que la inversión fija total disminuya aún este año, pues los exportadores reducen su capacidad, la inversión extranjera directa (IED) decrece (más de la mitad de los 2 mil 700 millones de dólares que llegaron en el primer trimestre de 2009 -56% menos que al año anterior- correspondieron a créditos interempresariales) y las condiciones crediticias siguen siendo poco flexibles.

EIU calcula que el crecimiento del PIB se tornará positivo durante el primer trimestre de 2010, pero la recuperación será lenta y las

condiciones crediticias seguirán siendo difíciles.

## Turismo, gran perdedor

Por la parte de la demanda, el brote de influenza humana afectará con especial severidad al turismo, que ya padece el impacto de la recesión en EU, lugar de procedencia de la mayoría de visitantes que llegan a México. Una grave contracción de la producción industrial estadounidense, combinada con el declive de la demanda doméstica, causará una caída de la actividad en muchos sectores secundarios. La producción de petróleo continuará disminuyendo. Las restricciones crediticias y una pobre infraestructura obstruirán el crecimiento agrícola.

La recesión obliga a los principales partidos políticos a enfocar sus propuestas en el combate al creciente desempleo, ampliar la base tributaria y reducir la dependencia del gobierno de los ingresos petroleros. Agustín Carstens, secretario de Hacienda, advirtió hace poco que el profundo hoyo fiscal del gobierno sólo podría solventarse mediante una combinación de incrementos fiscales, reducción del gasto y mayor endeudamiento.

Fuente: EIU

