



EL SECTOR AUTOMOTRIZ, sigue dando buenas noticias

las ventas aumentaron 27.1% al cierre del primer semestre de 2015 con respecto al mismo periodo del año pasado, lo que indica recuperación en el mercado interno.

La venta en el mercado mexicano durante los primeros seis meses se integró en 47% con vehículos producidos en nuestro país y 53% de origen extranjero.

El pasado 2 de septiembre, la AMIA dio a conocer su reporte de venta de vehículos ligeros nuevos por marca. En él se informó que durante el mes de agosto 2015, la venta de vehículos ligeros fue de 112,038 unidades, 7.9% superior a las unidades comercializadas en el mismo mes del año pasado. En el acumulado enero-agosto 2015 se registraron 833,577 vehículos ligeros vendidos, para un crecimiento de 19% en relación al acumulado del mismo periodo del año anterior. Sin duda, este reporte proyecta una recuperación en el mercado interno, gracias a los esfuerzos que ha venido realizando el gobierno federal para detener la importación de autos usados, en respuesta a la petición que la AMIA ha venido haciendo en representación del sector en los últimos años. Ciertamente, la industria sigue dando mucho bueno de qué hablar, pues el 83% de lo que está fabricando se exporta exitosamente; las ventas aumentaron 27.1% al cierre del primer semestre de 2015 con respecto al mismo periodo del año pasado, lo que indica el buen camino que está tomando el mercado interno -todavía 800 mil autos abajo del nivel donde debería estar, según indicó Eduardo Solís, Presidente de la AMIA, pero aún así muy bueno; y a pesar de la volatilidad cambiaria, el sector se sigue manejando en parámetros racionales, pues no sólo no se ha reflejado el alza en el tipo de cambio, sino que algunos de los precios han bajado dada la competencia interna del sector.

En el acumulado enero - julio de 2015 se registró la fabricación de

1,981,869 vehículos ligeros, la cifra más alta para un mismo período, representando un incremento de 6.7% con respecto a los vehículos manufacturados en el mismo periodo de 2014. Asimismo, la exportación de vehículos ligeros registrada en julio pasado fue de 226,511 unidades, con un decremento de 2.3% en relación a las 231,934 unidades exportadas en el mismo mes del año previo, pero en el acumulado a julio se registró el nivel de exportación más alto para un mismo periodo al enviarse 1,631,969 vehículos al extranjero, para un crecimiento del 8.4% comparado con el total exportado en el mismo acumulado de 2014.

Los datos de exportación por regiones durante los primeros siete meses del año, muestran el mayor crecimiento para Europa, Canadá y Estados Unidos; por el contrario, las regiones de Latinoamérica, África y Asia presentaron tasas negativas. La principal región de destino de nuestras exportaciones la integran los países TLCAN representando el 81.7% del total exportado. Durante este primer semestre del año, los vehículos ligeros que México vendió al exterior fueron enviados principalmente a Estados Unidos, representando el 70.7% del total de las exportaciones; como segundo destino se tuvo a Canadá, con el 11.0%; y en tercer lugar quedó Alemania con el 3.9%. Las exportaciones a Brasil y China cayeron un lugar en el ranking de destinos, en tanto que Argentina se mantiene en el 7° lugar, pero con una evolución creciente.

Con base en datos de la Administración General de Aduanas, se puede

apreciar que durante la primera mitad de 2015 la importación de vehículos usados fue de 83,464 unidades, 69.5% menos que las unidades importadas en el primer semestre de 2014. Esta reducción se ha dado gracias a la serie de medidas que las autoridades gubernamentales han instrumentado, según informó la AMIA, con una visión a favor de un parque vehicular mexicano sano. Dichas medidas consideran, entre otras, una mejor aplicación de la regulación vigente de manera que los procedimientos de importación sean por la vía adecuada. Sin embargo, no obstante haber logrado esta ejecución en el gobierno federal, la AMIA expresó al término de este primer semestre, su preocupación por las medidas que la Secretaría de Economía, pudiera tomar ante la presión que algunas empresas acereras están ejerciendo para detener la importación de acero chino, ruso y coreano a precios fuera de competencia y argumentando bajas calidades. Sin duda, las medidas arancelarias o normativas sobre la importación del acero pudiera poner en riesgo al sector y las fuentes de empleo que sostiene, toda vez que el sector depende de la importación de acero para la manufactura de su producto. Al respecto, Eduardo Solís se pronunció en meses pasados, diciendo que no se pueden tomar medidas unilaterales sobre un insumo tan importante y básico para las cadenas de valor como la automotriz. Cualquier decisión que se tome debe hacerse en el marco de la Organización Mundial de Comercio, dijo, debiéndose hacer investigaciones conforme a la propia ley de comercio exterior, para evitar

De seguir por el camino de crecimiento que el sector ha venido trazando en los últimos años, las nueve plantas automotrices de México podrían alcanzar una producción de 5.1 millones de vehículos en el 2020.

afectar los compromisos adquiridos con otros países bajo el amparo de los tratados de libre comercio. Sin duda, poner en riesgo los logros que este sector ha alcanzado en materia de competitividad parece ilógico, cuando éste sector se ha convertido en el principal motor de la economía mexicana, pero esperando sensatez de parte del gobierno federal y quedando al pendiente del rumbo que tomen las decisiones en los próximos meses, no

se puede menos que seguir protegiendo las cadenas de valor del sector en todos sus flancos.

En este contexto, los operadores logísticos han venido jugando un papel crucial y determinante para el sector; muchos de ellos surgen dentro del mismo sector, y otros, habiendo nacido en el seno de otras industrias, se han venido especializando para extender a la industria automotriz una oferta competitiva y atractiva.

Sin duda, la logística automotriz es muy compleja, porque hoy se pueden comprar piezas en diferentes partes del mundo, fabricar el coche en México, y venderse en América del Sur, por ejemplo, y en cadenas de valor tan globalizadas, el flujo y cuidado de los insumos tanto como del producto terminado se hace delicado en extremo. Asimismo, el nivel de competitividad que este sector ha alcanzado, exige del proveedor logístico un alto nivel de calidad en sus servicios, por lo que muchas empresas automotrices han atraído a operadores logísticos extranjeros, con los cuales habían probado suerte en otros países. Este fenómeno ha venido acrecentando la oferta y por consiguiente, elevando el nivel de competencia entre jugadores, trayendo consigo un mejoramiento constante en procesos, prácticas e implementación tecnológica. En este panorama, todos los servicios logísticos son importantes, pero la transportación en todas sus modalidades está adquiriendo mucha fuerza.

Ciertamente, la industria automotriz mexicana enfrenta grandes retos para sostener el ritmo de inversión extranjera que ha llegado al país, y sus principales anclas están en el capital humano y la logística. En la medida en que México pueda seguir aportando técnicos e ingenieros calificados tanto como servicios logísticos competitivos para la cadena de suministro de la industria, el sector podrá seguir apuntalando la economía y generando empleos. De seguir por el camino de crecimiento que el sector ha venido trazando en los últimos años, las nueve plantas automotrices de México podrían alcanzar una producción de 5.1 millones de vehículos en el 2020, de acuerdo a las estimaciones de la AMIA, pues además de la privilegiada ubicación geográfica del país, otras circunstancias positivas se han venido sumando para darle a México una posición de ventaja: importante red de acuerdos, recursos humanos jóvenes y calificados, estabilidad económica, una robusta cadena de suministros, y una oferta logística cada vez más especializada. ■



PROYECCIONES PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

De acuerdo a los resultados del último *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2015 de la CEPAL*, la AMIA publicó a finales de julio que los países de América Latina y el Caribe crecerán en promedio 0.5% en 2015, según nuevas proyecciones entregadas por la CEPAL, señalando que si bien la desaceleración es un fenómeno generalizado en la región, el organismo prevé un crecimiento heterogéneo entre subregiones y países, donde América del Sur mostraría una contracción de -0.4%, Centroamérica y México un crecimiento de 2.8%, y el Caribe de 1.7%.

En el ámbito externo, el estudio destaca el lento crecimiento de la economía mundial durante 2015, en particular la desaceleración de China y otras economías emergentes, señalando asimismo que el comercio mundial se mantendrá estancado en lo que ya se ha transformado en un problema estructural de la economía mundial y que a la menor demanda externa se suma, por un lado, la tendencia a la baja de los precios de los productos básicos, y por otro, la mayor volatilidad e incertidumbre en los mercados financieros internacionales. En lo interno, la publicación señala que la contracción de la inversión, junto con la desaceleración del crecimiento del consumo, explica entre otros factores la reducción de la demanda interna, factor principal tras el crecimiento en los últimos años.

Según la CEPAL, la inversión pública puede ampliar el espacio fiscal al estimular el crecimiento, sin que eso necesariamente implique un incremento en la deuda de los países. En el ámbito de la inversión privada, la CEPAL indica que es necesario mejorar el acceso de las pequeñas y medianas empresas (pymes) al financiamiento productivo, así como orientar los sistemas financieros hacia el sector productivo y al largo plazo. Junto con esto se requiere apuntalar la arquitectura productiva y territorial con instrumentos de inversión de política industrial e innovación tecnológica que vayan más allá de los esquemas de incentivos tributarios.