



Cámara de Diputados
H. Congreso de la Unión

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

CEFP/033/2009

**SITUACIÓN ACTUAL
DEL
SECTOR AUTOMOTOR EN MÉXICO, 2000-2009/I**

PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO, MAYO DE 2009

INDICE

Introducción	5
I. Mercado Mundial de la Industria Automotriz	7
I.1 Situación Actual.....	7
I.2 Producción Mundial.....	8
I.3 Ventas	10
I.4 Empleo	11
I.5 Incentivos y Apoyos al Sector Automotriz	12
II. Mercado Nacional de la Industria Automotriz.....	14
II.1 Producción.....	14
II.2 Ventas Internas	16
II.3 Empleo	17
II.4 Comercio Exterior.....	18
II.5 Inversión Extranjera.....	21
III. Apoyos e Incentivos a la Industria Automotriz en México	24
III.1 PITEX y PROSEC	24
III.2 Disposiciones dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).....	25
III.3. Apoyos de Nacional Financiera al Sector Automotriz	26
IV. Situación Financiera de las Principales Empresas Automotrices en México.....	27
IV.1 General Motors de México (GM).....	27
IV. 2 Ford Credit de México.....	28
IV.3 Chrysler México	29
CONCLUSIONES.....	31
ANEXO ESTADÍSTICO	33
BIBLIOGRAFÍA.....	42

Introducción

El comportamiento del sector automotor a nivel mundial se considera como un indicador de referencia del desarrollo industrial de un país y de la situación de su economía. Las ventas de automóviles y equipos de transporte muestran el dinamismo de la demanda doméstica y dan indicios del nivel del poder adquisitivo y de la confianza de los consumidores de clase media. A su vez, las exportaciones de vehículos representan un parámetro de la competitividad de la industria manufacturera de un país y del desarrollo tecnológico que este pueda tener.

Asimismo, se le confiere una gran importancia como industria; ya que en cualquier país en que se ubique, es generador de producción, empleo y divisas.

Actualmente, esta industria se ha visto afectada, por una parte, por la contracción de las ventas por la saturación del mercado que ya se venía gestando antes de la crisis, aunado a los altos costos de producción derivados de los incrementos en los precios de las materias primas y los combustibles durante 2008. Por otra parte, la crisis financiera afectó el financiamiento de las empresas automotrices debido a la contracción del crédito y a la menor liquidez que enfrentaron las financieras automotrices.

A nivel mundial, la industria automotriz ha reducido su ritmo de crecimiento a una tasa de 2.3 por ciento promedio anual entre 2000 y 2008, cuando en la década anterior su tasa de crecimiento promedio fue de 3.9 por ciento. Particularmente, en 2008 esa industria presentó una caída de 4.1 por ciento respecto a 2007 debido a la contracción de la demanda en la mayoría de los países.

La problemática que algunas empresas han enfrentado, en particular General Motors (GM) y Chrysler, ha sido desviar la inversión en innovación en la producción de automóviles compactos y económicos hacia vehículos y camionetas pesadas, como han hecho otras empresas en Europa y Asia.

En 2005, GM eliminó 30 mil puestos de trabajo y cerró nueve plantas, continuando con inversiones en vehículos pesados que no le beneficiaron, por lo que redujo sus costos implementando la subcontratación, el traslado de plantas y puestos de trabajo a otras partes del mundo.

General Motors ha sido una de las empresas mayormente afectada por la crisis, debido a su participación en las hipotecas subprime mediante una de sus empresas (Ditech) cuyas pérdidas, que ascienden a 100 mil millones de dólares, depreciaron el valor de mercado de las acciones de la empresa.

En 2008, México ocupó el décimo lugar como productor de vehículos en el mundo con una producción de 2 millones 191 mil vehículos, representando el 3.1 por ciento del total de la producción mundial¹.

La integración de la industria a nivel mundial ha tenido efectos concatenados entre las ensambladoras y sus proveedores en distintas partes del mundo. Principalmente, la situación financiera en las tres principales empresas automotrices de Estados Unidos afectará al resto de sus filiales en otros países.

Se considera que esta situación originará una reorganización industrial dentro del sector a nivel mundial, en particular en lo que se refiere a las estrategias empresariales, alianzas estratégicas, fusiones y la desaparición de aquellas empresas más endebles financieramente.

México, como uno de los principales productores de automóviles a nivel mundial, tendrá que ser parte de la adaptación, innovación y reestructuración tecnológica, entre otros factores, para no perder el posicionamiento que tiene como productor y exportador de vehículos automotrices y, no perder las ventajas comparativas y competitivas que le han permitido mantenerse dentro de esta industria desde hace más de cuarenta años.

¹ La Jornada, Reporte Económico, con información de la Organización Internacional de Constructores de Automotores (OICA), publicado el 23 de abril de 2009.

I. Mercado Mundial de la Industria Automotriz

I.1 Situación Actual

Desde su origen, a inicios del siglo XX, la industria automotriz ha estado involucrada en la transformación de prácticas competitivas que han hecho que esta industria tenga su propia dinámica e innovar sus sistemas de producción.

A partir de la década de los ochenta cuando se impulsó el modelo de libre mercado, esta industria modificó, bajo el contexto de la globalización, sus esquemas de producción convirtiéndolos en una producción a nivel regional concentrándose en tres zonas geográficas, América del Norte, Asia y la Unión Europea; así como en la concentración de la producción en pocas empresas, modelo de mercado oligopólico.

Se estima que de 1994 a 2001, la industria automotriz a nivel mundial tuvo un crecimiento promedio anual de 3.9 por ciento. Asimismo, es uno de los principales sectores exportadores a nivel mundial. En el periodo 1990-2000, las exportaciones de dicho sector crecieron 6.0 por ciento promedio anual, representando en el año 2000 el 9.2 por ciento de las exportaciones mundiales totales de mercancías y el 12.3 por ciento de las exportaciones mundiales de manufacturas².

La industria automotriz a nivel mundial, se considera como uno de los sectores manufactureros más dinámicos debido a la derrama económica y a su integración con otras ramas industriales.

La crisis financiera, que se agudizó en el último trimestre de 2008, afectó casi de manera inmediata a las principales empresas fabricantes de automóviles, particularmente en Estados Unidos y contagió posteriormente a la industria en el resto del mundo. La crisis financiera provocó que muchos consumidores cancelaran sus planes de compra de vehículos nuevos³. Así, por el lado del consumidor se observó una caída en la demanda de vehículos nuevos; por el lado de las empresas, éstas se vieron afectadas, tanto por la caída en la demanda, como por la contracción del crédito para sus planes de desarrollo.

² OMC, Estadísticas de Comercio Internacional, 2001 en http://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/its_s.htm

³ Web Report National automobile dealers association, 07 de octubre de 2008, http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/12692/format/html/ Asociación Nacional de Concesionarios de Automóviles.

En el mes de octubre de 2008 comenzaron a caer las ventas de automóviles en los principales países productores. Una de las consecuencias inmediatas a esa situación ha sido la disminución de la producción, debido a los paros técnicos y el despido de trabajadores en varias empresas del ramo.

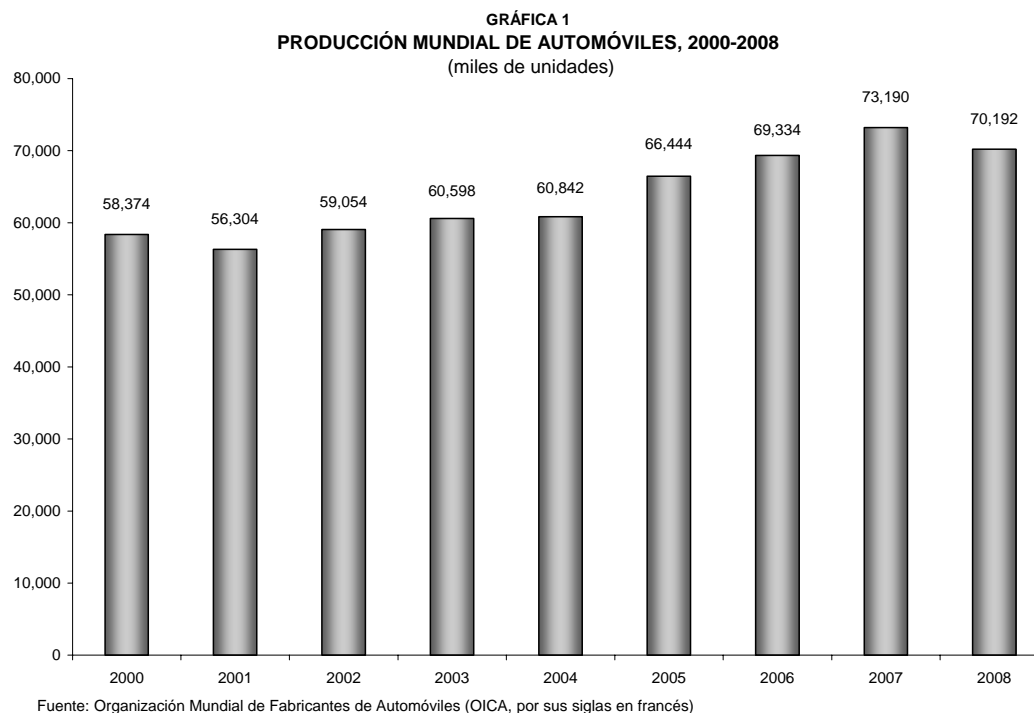
I.2 Producción Mundial

La industria automotriz a nivel mundial creció a una tasa promedio anual de 2.3 por ciento entre el año 2000 y 2008. En ese periodo la producción de vehículos ligeros pasó de 58 millones 374 mil unidades a 70 millones 192 mil unidades. No obstante, la producción en 2008 fue 4.1 por ciento menor que en 2007, cuando se registró el máximo histórico de la producción mundial de automóviles ligeros con 73 millones 190 mil unidades.

Sin embargo, durante ese periodo, la industria automotriz ha presentado tres ciclos recesivos: el primero, a consecuencia de la contracción económica mundial de 2001, registrando una reducción de 3.5 por ciento respecto a 2000 y situándose en 56 millones 304 mil unidades producidas. El segundo, en 2004, con una desaceleración de la economía mundial registró un crecimiento anual de producción de 0.4 por ciento, después de haber crecido en 2.6 por ciento en 2003. Y, el último en 2008 con una caída de 4.1 por ciento.

En 2007, 10 armadoras concentraron el 68.1 por ciento de la producción mundial. De ese total, solamente General Motors de Estados Unidos y Toyota de Japón representaron el 25 por ciento de la producción global.

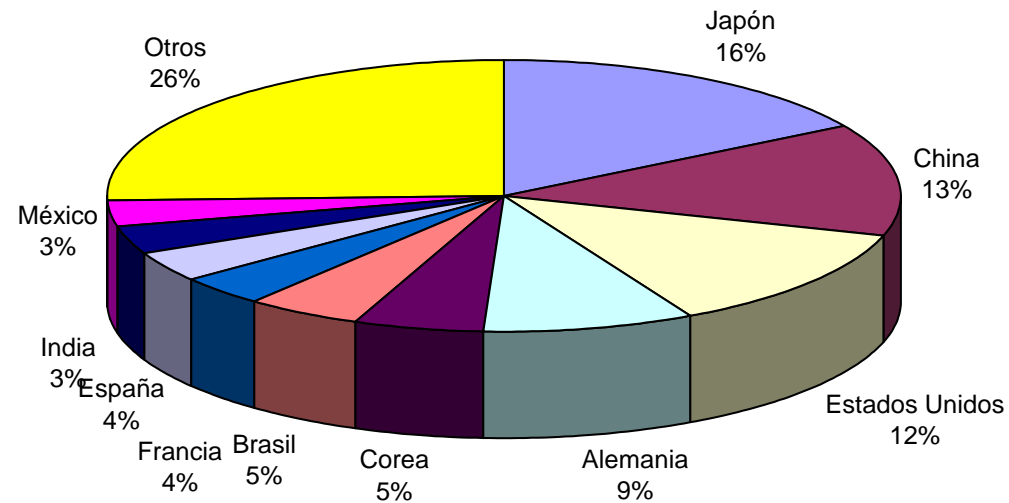
En 2008, los principales países productores de automóviles fueron Japón, China y Estados Unidos con el 42.2 por ciento de la producción total. Estados Unidos se vio desplazado por China, ya que en 2007



ocupaba el segundo lugar como productor de vehículos. Por su parte, México pasó del onceavo al décimo lugar en 2008 como fabricante de vehículos ligeros, su producción representó 3.1 por ciento del total mundial.

GRAFICA 2

PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PAÍSES PRODUCTORES EN LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE AUTOMÓVILES, 2008
(porcentaje)



Fuente: Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles (OICA).

I.3 Ventas

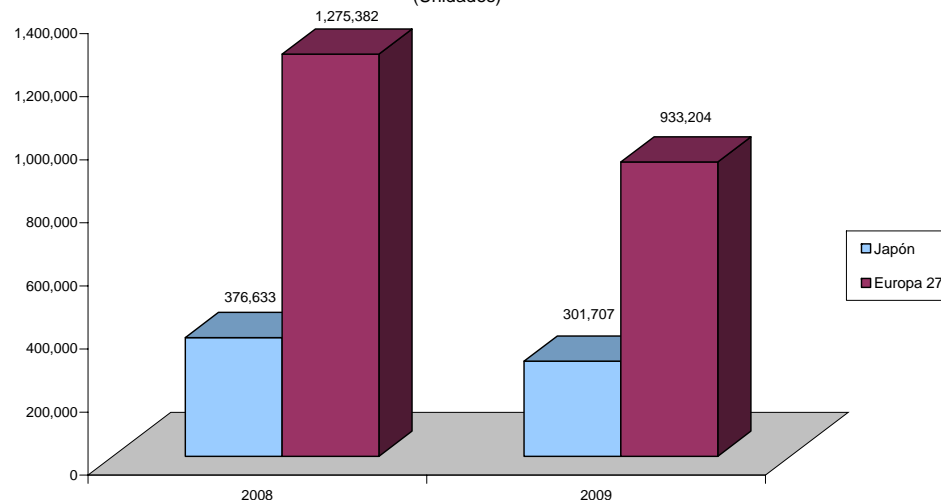
Si bien, durante 2007 ya se había observado un lento avance en las ventas automotrices, no fue sino a partir del segundo semestre de 2008 cuando el mercado automotriz se contrajo en mayor medida, como consecuencia de la crisis que está impactando a la industria a nivel mundial.

En enero de 2009, las ventas de automóviles nuevos en la Unión Europea⁴ cayeron en 26.8 por ciento anual, pasando de 1 millón 275 mil 382 unidades en enero de 2008 a 933 mil 204 unidades, la mayor contracción observada desde 1993.

El mercado japonés, principal país productor de automóviles también se ha visto afectado por la crisis financiera mundial. Durante 2008 las ventas de automóviles en ese país cayeron en 5.1 por ciento respecto a 2007, mientras que la producción disminuyó en 0.3 por ciento y las exportaciones automotrices mantuvieron cierto dinamismo con un crecimiento de 2.7 por ciento, en el mismo periodo. Sin embargo en enero de 2009, la contracción en las ventas alcanzó dos dígitos reportando una caída de 19.9 por ciento respecto a enero de 2008, la producción cayó 43.0 por ciento, mientras que las exportaciones cayeron 59.0 por ciento en el mismo periodo.

En marzo de 2009, las principales empresas automotrices en Estados Unidos reportaron caídas en su nivel de ventas respecto al mismo mes del año anterior. Las de Ford disminuyeron 49.9 por ciento, las de General Motors, 45 por ciento y las del grupo Toyota en ese país cayeron 36.6 por ciento⁵. Las ventas de esta última, a nivel mundial, cayeron 27 por ciento en el primer trimestre de 2009.

GRAFICA 3
VENTAS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN JAPÓN Y EUROPA,
ENERO 2008- ENERO 2009
(Unidades)



Nota: Se considera la Unión Europea Grupo de 27 países. No incluye Malta ni Chipre.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la Asociación de Fabricantes de Automóviles de Europa (ACEA) y Japón (JAMA).

⁴ Se incluye a los 27 países que la integran.

⁵ El Financiero, 1º de abril de 2009 en <http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/print.cfm?docId=181247;=181262;=181274>.

I.4 Empleo

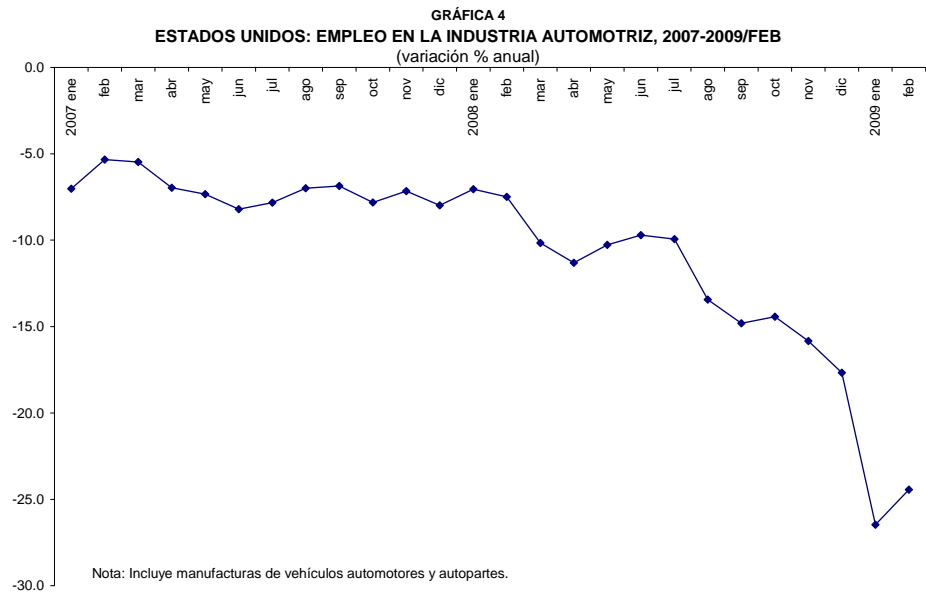
La contracción de la producción en el sector ha llevado a las armadoras a establecer paros técnicos y, en casos extremos, al despido de los trabajadores, situación que se ha generalizado en casi todas las empresas automotrices del mundo.

Las dimensiones en las que el desempleo en este sector puede afectar al mercado laboral son cuantiosas. En Estados Unidos las tres principales empresas fabricantes de automóviles absorben el 80 por ciento del empleo automotriz, mientras que el 20 por ciento restante lo ocupan las armadoras japonesas que operan en ese país.

El empleo en el sector automotor en Estados Unidos ha venido descendiendo desde 2001, presentando tasas anuales negativas. En 2008, el empleo cayó 11.8 por ciento respecto a 2007. Durante febrero de 2009, se perdieron 83.4 mil empleos en esa industria respecto al mes de diciembre de 2008. Así, en enero y febrero de 2009, se observaron caídas en el empleo de 26.5 y 24.4 por ciento, respectivamente, con relación a los mismos meses de 2008.

En la Unión Europea se emplean alrededor de 2.2 millones de personas directamente en la industria automotriz, que corresponde a casi 7.0 por ciento del total del empleo en la industria manufacturera⁶.

Empresas como Fiat, entre otras, ha realizado paros técnicos, afectando alrededor de 50 mil empleados que han cesado su empleo temporalmente durante varias semanas en los últimos meses, debido a la caída de la producción⁷.



Fuente: U.S. Labor of Statistics.

⁶ <http://www.acea.be/index.php/search/results/bbf50e5950552db942a49c80f5e48132/> , 16 de abril de 2009.

⁷ Portal Automotriz, 4 de febrero, 2009, en http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/15907/highlight/empleo/format/html/

GM anunció la supresión de 7 mil a 8 mil empleos adicionales con relación a sus planes iniciales, lo que reducirá el número de sus empleados de 61 mil a fines de 2008 a 40 mil en 2010⁸.

I.5 Incentivos y Apoyos al Sector Automotriz

La crisis financiera impactó al sector productivo por la caída de la demanda, debido a que los consumidores han pospuesto sus compras en bienes duraderos, principalmente de automóviles, y por la incertidumbre que genera la crisis en el consumidor.

Las menores ventas y los compromisos financieros de las principales empresas automotrices de Estados Unidos (General Motors, Ford y Chrysler), las llevaron a solicitar apoyos financieros al Gobierno Federal de ese país para solventar su situación, en respuesta, el gobierno otorgó 17.4 mil millones de dólares (mmd), 13.4 mmd fueron para General Motors (GM) y 4 mmd para Chrysler. Se espera que el gobierno asegure a GM un fondo de operaciones durante 60 días para su reestructuración. Asimismo, el gobierno estadounidense sugirió a dichas empresas que se acogan a la Ley de Quiebras para iniciar su reestructuración.

Por otra parte, el gobierno de Estados Unidos propuso incentivos fiscales al consumidor para reactivar la compra de autos nuevos, considerando una deducción hasta de cinco mil dólares en la adquisición de automóviles nuevos. En mercados como China, Italia y Alemania, los gobiernos han adoptado medidas concretas como el incentivo económico a los compradores para la renovación del parque automotor, los cuales han comenzado a mostrar su efectividad⁹ y están permitiendo que se reactiven los mercados, por lo que estas medidas al consumidor podrían extenderse a otros países. Cabe señalar que, en Europa, se venía otorgando un paquete de estímulos relacionado con programas ecológicos y de preservación del medio ambiente.

Esta crisis, extendida al sector automotor alrededor del mundo, tendrá cambios estructurales en el mismo. Al ser este sector uno de los más globalizados se harán frecuentes las renovaciones en las estrategias empresariales y fusiones entre las empresas en todo el mundo, para mantener la operación de aquellas que sean más susceptibles a desaparecer, o bien, que pasen a formar parte minoritaria de otra empresa.

La afectación en GM podría tener repercusiones en los países en que se encuentran sus plantas, debido a que ésta empresa ocupa el primer lugar de ventas en 200 países del mundo y tiene operaciones de manufactura en más de 30 países¹⁰. Esta empresa señaló que está preparada para enfrentar un procedimiento de quiebra, y que consideraría las opciones judiciales para ello, si fuera necesario. No obstante, después de que reconoció que su nivel de endeudamiento puede presentar riesgos

⁸ <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2009/04/27/anunci-gm-reestructuración-de-27-mdd> consultado el 27 de abril de 2009.

⁹ Web Report Deloitte, 31 de marzo 2009 ; en http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/17725/format/html/

¹⁰ General Motors, http://www.gm.com/corporate/investor_information/stockholder_info/

que comprometan el conjunto de sus esfuerzos de reestructuración¹¹, lo que afectó significativamente el valor de las acciones de esta empresa en el mercado bursátil. Anunció la reestructuración de 27 mil millones de dólares de deuda en obligaciones, lo que podría permitirle evitar una declaración de quiebra¹².

Por otra parte, Chrysler presentó ante un juzgado su solicitud de quiebra, por lo que las decisiones que tome la empresa tienen que se aprobadas por el juez, este proceso resultará en la aparición de una nueva compañía en 30 ó 60 días¹³.

CUADRO 1

APOYOS A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN DISTINTOS PAÍSES DEL MUNDO

ALEMANIA	Aumentar a 5,000 millones de euros los fondos destinados a una prima especial por valor de 2,500 euros para quienes envíen sus unidades de más de nueve años a un centro de chatarra y compren una nueva unidad.
BRASIL	Concedió créditos gubernamentales por 1,700 millones de dólares a fabricantes de automóviles y una reducción temporal del impuesto sobre productos industriales para las ventas de automóviles.
CHINA	Reducción del impuesto sobre las ventas de automóviles.
COREA DEL SUR	Disminuyó temporalmente el impuesto sobre el consumo aplicable a los automóviles.
EEUU	Otórgó préstamos por 17,400 millones de dólares a General Motors y Chrysler. Creó un fondo de 5 mil millones para apoyar a los proveedores de autopartes. Se emitió la Iniciativa de Ley denominada "dinero por chatarra" en el que se ofrecería a los consumidores cupones de hasta 4,500 dólares para que se deshagan de vehículos viejos que consumen mucho combustible y compren modelos de mayor eficiencia ^{1/} .
RUSIA	Apoyo directo de 83,000 millones de rublos (2,400 millones de dólares) a los fabricantes de automóviles nacionales.
TURQUIA	Aprobó una reducción temporal de tres meses, a los gravámenes internos (IVA e impuestos especiales sobre consumo) aplicables a automóviles.

Fuente: Morales Navarrete, Roberto, Países apoyan al sector automotriz, El Economista, 21 de abril de 2009, p.29.

1/ Web Report Estados Unidos en http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/18901/format/html/ el 5 de mayo de 2009.

¹¹ <http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/04/03/general-motors-preparada-enfrentar-proceso-quiebra>, 3 de Abril de 2009.

¹² <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2009/04/27/anuncia-gm.reestructuracion-de27mil...consultado el 27 de abril de 2009.>

¹³ Web Report Chrysler en http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/18749/format/html/, 30 de abril de 2009.

II. Mercado Nacional de la Industria Automotriz

II.1 Producción

La industria automotriz en México se integra por la fabricación y ensamble de vehículos automotores (automóviles, camiones ligeros, autobuses, camiones pesados y tractocamiones); y por la fabricación de motores, autopartes y accesorios.

Desde el inicio de la década de los 60's, con el objeto de fomentar la industria automotriz en el país, el Gobierno Federal promovió la sustitución de importaciones de vehículos y componentes de ensamble por producción nacional. Las normas comenzaron a ser más flexibles a partir de la adhesión de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) en agosto de 1986. Entre 1983 y 1987, período en el que el país enfrentó dos crisis económicas, la industria automotriz se caracterizó por tener una inestabilidad con variaciones al alza y a la baja en su nivel de producción. A partir de 1987, bajo el contexto de la política de reconversión industrial, las empresas automotrices comenzaron una etapa de reestructuración en sus operaciones.

Entre los años de 1988 y 1992, la industria automotriz mexicana tuvo una etapa de expansión debido a su incursión al mercado externo. México ofrecía ventajas comparativas en mano de obra, acceso a insumos y localización estratégica al mercado estadounidense. Los resultados de esa reestructuración se reflejaron en el nivel de producción, el cual pasó de 395 mil 258 unidades en 1987 a 820 mil 576 en 1990. En este último año, el Producto Interno Bruto (PIB) del sector creció 14.7 por ciento, respecto a 1989, gracias a la industria terminal que mostró un crecimiento de 26.3 por ciento debido a su mayor inserción en el comercio exterior.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 y otros acuerdos comerciales, las empresas automotrices mexicanas ampliaron su integración al sistema de producción de la industria automotriz estadounidense. Asimismo se incrementó el volumen de comercio exterior de esa industria como los flujos de inversión extranjera provenientes de otros países.

De 1990 a 2000, la industria automotriz total tuvo una tasa media de crecimiento anual de 8.3 por ciento. Al año 2000, el nivel de producción alcanzó 1 millón 923.5 mil unidades¹⁴. Las exportaciones de productos automotrices pasaron de 10 mil 155.3 millones de dólares en 1993 a 38 mil 47.7 millones de dólares en 2000.

¹⁴ Incluye automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales, tanto para el mercado interno como para el externo.

Este sector es uno de los más dinámicos de la economía, entre 2003 y el primer trimestre de 2008, el Producto Interno Bruto (PIB) del sector registró una tasa media de crecimiento real anual de 7.3 por ciento, tasa de crecimiento mayor que la del PIB total y la del sector manufacturero, que tuvieron tasas medias de crecimiento de 3.4 y 3.1 por ciento, en el mismo periodo.

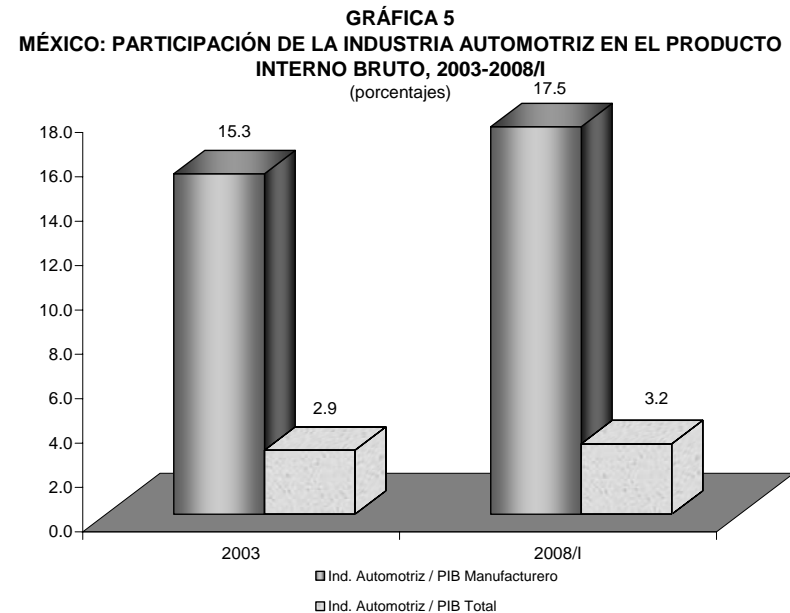
No obstante de que es un sector muy dinámico, su ritmo de crecimiento se ha reducido en los últimos dos años. Después de haber registrado un crecimiento real anual de 14.3 por ciento en 2006, éste descendió a 8.6 y a 3.6 por ciento a tasa anual en 2007 y 2008, respectivamente.

Su participación en el PIB total se ha mantenido prácticamente constante pasando, de representar el 2.9 por ciento en 2003 a 3.2 por ciento en el primer trimestre de 2008, mientras que su participación en el PIB manufacturero pasó de 15.3 a 17.5 por ciento, respectivamente.

La producción total de vehículos disminuyó a partir de 2007 como efecto de un menor ritmo de crecimiento en la producción de automóviles, que registró una tasa de 2.6 por ciento en ese año, después de haber presentado un crecimiento anual de 31.1 por ciento en 2006.

La producción de vehículos se encuentra orientada principalmente al mercado externo, al que se destinó el 79.2 por ciento de la producción total en 2008. En el primer trimestre de 2009, se destinó al mercado externo el 79.7 por ciento de la producción total, mientras que la producción destinada al mercado interno pasó del 19.5 por ciento en el primer trimestre de 2008 a 20.0 por ciento en el mismo periodo de 2009.

Por otra parte, la producción para el mercado interno cubre aproximadamente el 42.7 por ciento de la demanda total de automóviles y el restante 53.3 por ciento se cubre con vehículos importados.



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos del INEGI.

II.2 Ventas Internas

La tendencia descendente en el volumen de ventas de la industria automotriz se venía observando desde 2007 debido a diversos factores, principalmente por la disminución de la demanda por parte de los consumidores, en parte, por el encarecimiento en el valor de los vehículos y, por otra, la restricción del crédito para la adquisición de vehículos nuevos.

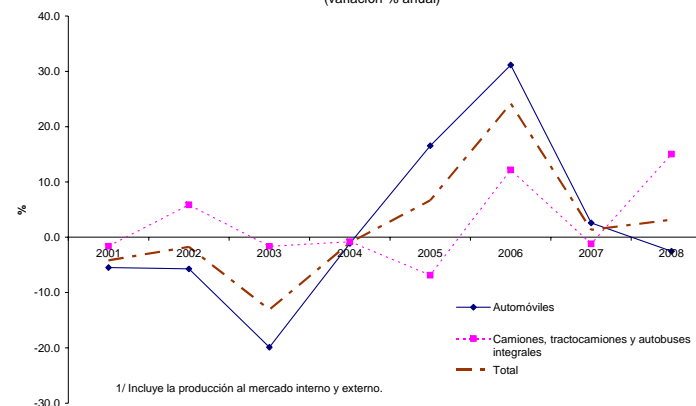
De acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), algunos factores que influyeron en la disminución de la demanda de vehículos nuevos antes de la crisis financiera internacional fueron:

- La incertidumbre generada por la reforma fiscal.
- Los aumentos anunciados, pero no realizados al precio de la gasolina.
- Baja en los índices de confianza del consumidor en el comportamiento de la economía que afectó la decisión de compra de bienes duraderos.
- La saturación de la capacidad de endeudamiento.
- La reducción de la deducibilidad y la estrategia fiscal para aplicar el IETU.

Con la crisis financiera internacional de 2008, la situación crediticia se convirtió en un factor de mayor peso debido a que los consumidores han pospuesto sus decisiones de compra de vehículos nuevos ante los posibles cambios en las expectativas de sus finanzas personales, aunado a las perspectivas de contracción de la demanda en el mercado interno.

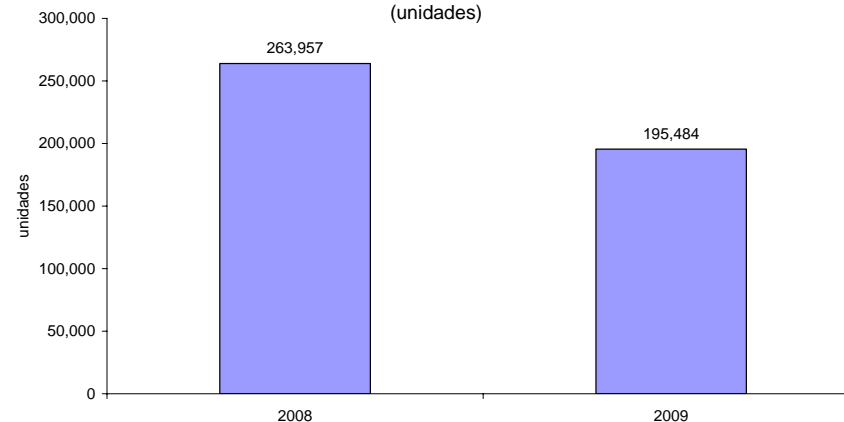
Las ventas internas en 2008 tuvieron una contracción de 6.8 por ciento respecto a 2007, mientras que en el primer trimestre de 2009, se observó una caída de 25.9 por ciento respecto al mismo periodo de 2008 (ver gráfica 7).

GRÁFICA 6
MÉXICO: TASA DE CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES^{1/}, 2001-2008
(variación % anual)



Fuente: INEGI.

GRÁFICA 7
MÉXICO: VENTA AL PÚBLICO DE AUTOMÓVILES, 2008/I - 2009/I
(unidades)



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

II.3 Empleo

La industria automotriz es una importante generadora de empleos tanto directos como indirectos en el país. Se estima que en 2008 esta industria generó cerca de un millón de empleos directos¹⁵.

De acuerdo con las cifras de INEGI, el personal ocupado en 2008 en las ramas productivas de la industria automotriz, fue de 473 mil personas, 11 mil personas menos que las registradas en 2007. De ese total, alrededor del 57 por ciento corresponde a personal ocupado en la industria maquiladora. Estas cifras corresponden al empleo que se desempeña directamente en la planta productiva sin contar la comercial, es decir, los empleados de ventas en las distribuidoras.

Con base en las cifras anteriores, el personal ocupado en la industria automotriz representa el 8.1 por ciento del total de personal ocupado en la industria manufacturera.

Otro aspecto que cabe destacar, es que la cadena productiva de esta industria involucra a 33 ramas de apoyo de la industria manufacturera, entre las que se encuentran las de fabricación de textiles, acero, accesorios de plástico, químicos, etc., que suministran bienes intermedios para la fabricación de vehículos y autopartes, lo cual genera empleos indirectos para la industria. En total, la cadena productiva de la industria consta de 43 ramas productivas, de las cuales 30 son manufactureras y 3 relacionadas con la comercialización de los vehículos.

Con la actual crisis se han efectuado varios paros técnicos en diversas plantas del país, las más recientes fue anunciada por GM en la planta de Silao, Guanajuato, en el que están comprometidos 2 mil 900 empleados¹⁶.

Una de las principales razones por la que esta industria se ha desarrollado en México se debe a la existencia de mano de obra barata. Los bajos salarios en México representan una de las principales ventajas comparativas de la industria automotriz, lo que ha permitido su expansión desde la década de los sesenta.

En el año 2000, en México, el salario promedio por hora de trabajo en este sector era aproximadamente de 3.21 dólares en términos nominales. En 2008, se estima que sea alrededor de 3.48 dólares, casi el mismo nivel salarial que se registraba en 2002 debido a la apreciación del dólar respecto al peso¹⁷.

¹⁵ AMIA, Presentación: "La Industria Automotriz Mexicana frente a la Situación Económica Actual", Febrero, 2009, en <http://www.amia.com.mx/>

¹⁶ El Economista, General Motors de México anuncia paro técnico, 24 de abril de 2009, Suplemento, Autos, p.4.

¹⁷ Estimación propia con base a datos del INEGI, Encuesta Industrial Mensual, 19 de marzo de 2009.

II.4 Comercio Exterior

El comercio exterior de la industria automotriz recibió un fuerte impulso con el TLCAN. Entre 1994 y 1996, el valor de las exportaciones de productos automotrices¹⁸ tuvieron una mayor participación en las exportaciones totales, así como un mayor dinamismo.

El saldo de la balanza comercial del sector ha sido superavitario desde 1993, aún y cuando las importaciones realizadas por el mismo sector son elevadas.

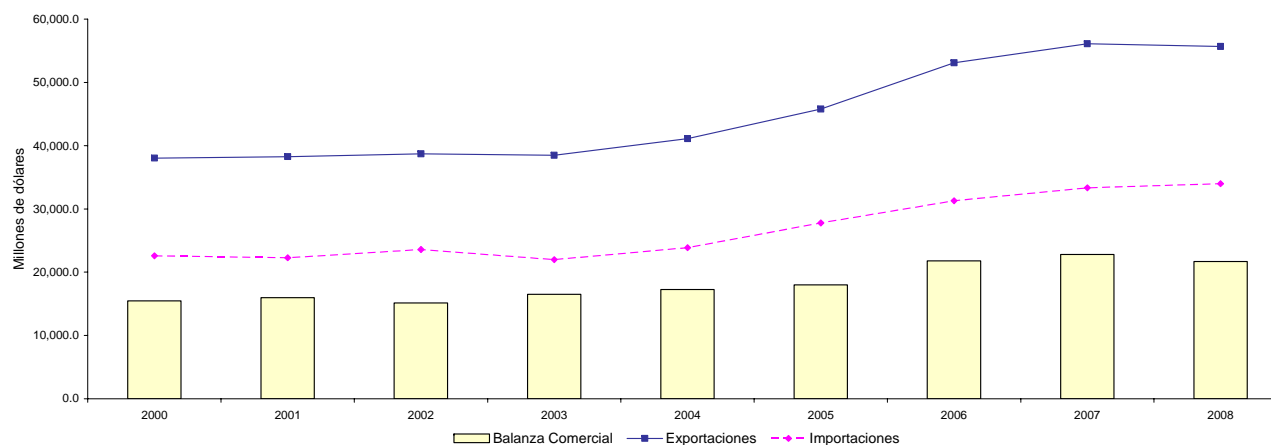
En 2008 las exportaciones de productos automotrices disminuyeron en 0.8 por ciento respecto a 2007, alcanzando un monto de 55 mil 681 millones de dólares, 5 mil millones más de lo que reportaron las exportaciones petroleras en ese año.

En el año 2000, las exportaciones de productos automotrices representaron casi una cuarta parte del total exportado ese año con una participación de 22.9 por ciento del total.

Dicha participación disminuyó a 19.0 por ciento en 2008, representando actualmente una quinta parte del total exportado por el país. Asimismo, representan la cuarta parte del total de las exportaciones manufactureras con un porcentaje de participación de 24.1 por ciento en 2008, sin embargo fue 2.2 puntos porcentuales menos de lo que representó en el año 2000 (26.3 por ciento).

GRÁFICA 8

MÉXICO: COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AUTOMOTRICES, 2000-2008
(millones de dólares)



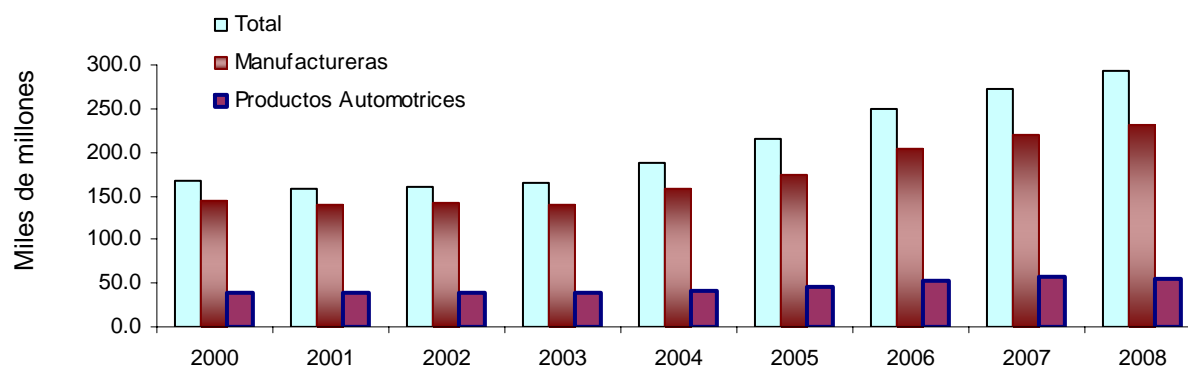
Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos del Banco de México.

¹⁸ Se refiere a vehículos terminados y autopartes.

GRÁFICA 9

México: Exportaciones Totales, Manufactureras y de Productos Automotrices, 2000-2008

(miles de millones de dólares)



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos del Banco de México.

Aún antes de la crisis financiera internacional, que recrudeció en el último trimestre de 2008, la industria ya observaba una disminución en las ventas debido a la debilidad de la demanda externa. Esto se agudizó a partir de la crisis financiera que afectó a las principales empresas fabricantes de automóviles.

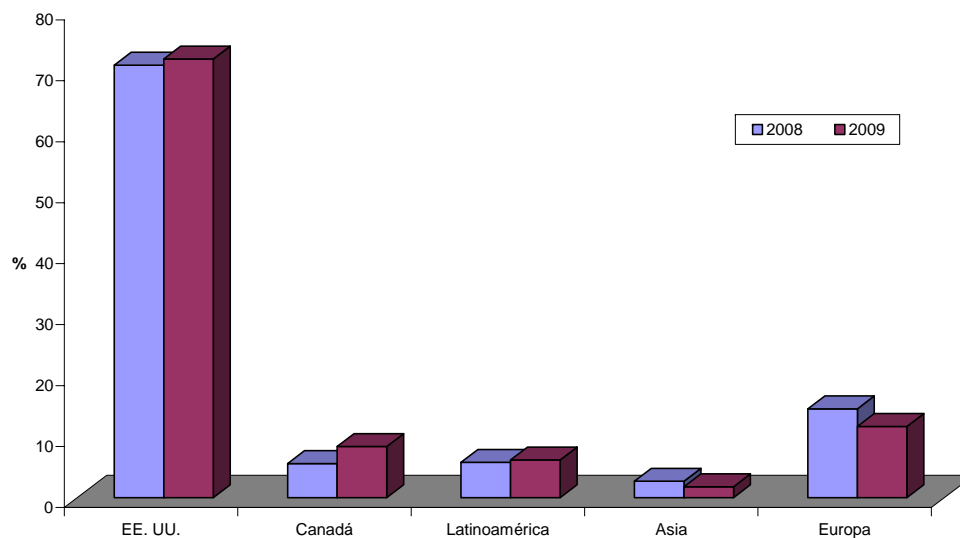
Durante el primer bimestre de 2009 la contracción de la demanda se hizo más evidente y está tomando una tendencia a la baja mucho más severa de lo que se esperaba. Así, el valor de las exportaciones de productos automotrices disminuyó de 4 mil 185.1 en enero de 2008 a 2 mil 80 millones de dólares en igual mes de 2009, lo que significó una caída de 50.3 por ciento en dicho periodo.

El mercado estadounidense, que es el principal destino de las exportaciones, tanto manufactureras como de vehículos automotores fabricados en México, presentó una contracción de su mercado interno de 18.0 por ciento en 2008; en consecuencia, se redujo la demanda de vehículos procedentes de México. Excepto Argentina y Brasil, otros países que demandan vehículos procedentes de México, como España, vieron contraídos sus mercados internos como efecto de la crisis internacional, por lo que han disminuido sus importaciones de automóviles de México.

Durante el primer trimestre de 2009 las exportaciones automotrices de México hacia Estados Unidos cayeron en 39.8 por ciento, hacia América Latina en 37.4 por ciento, a Europa en 52.6 por ciento y a Asia en 61.5 por ciento¹⁹.

GRÁFICA 10

MÉXICO: EXPORTACIONES DE AUTOMÓVILES POR REGIÓN, 2008/I-2009/I
(participación porcentual)



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

¹⁹ Con información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA, A.C.

II.5 Inversión Extranjera

El TLCAN ha sido un instrumento importante en el estímulo a la inversión extranjera directa (IED) destinada a la industria automotriz mexicana.

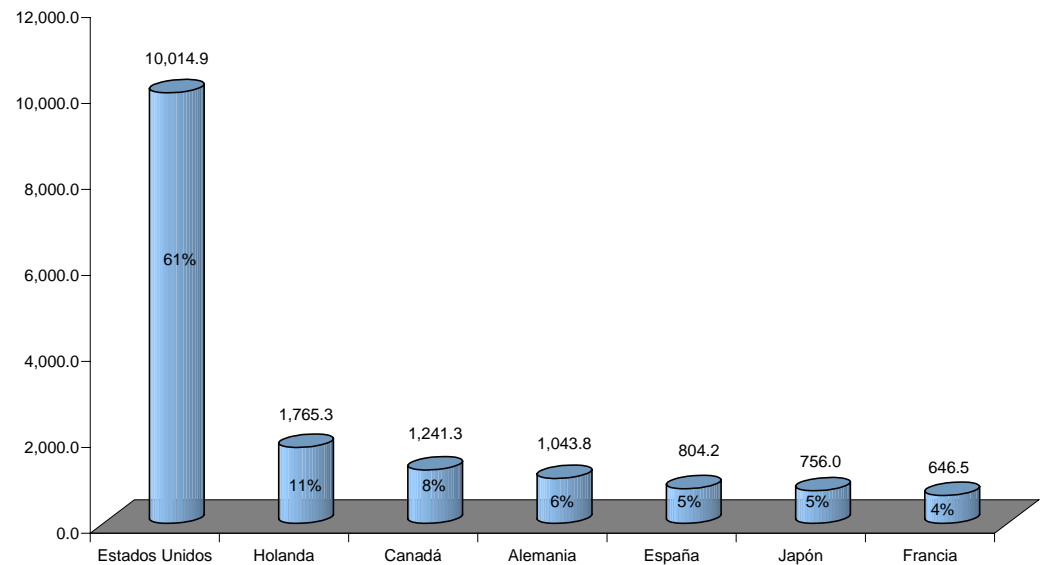
Entre 1999 y 2008, esta industria acumuló inversiones por 16 mil 520.6 millones de dólares incluyendo inversiones de la industria de autopartes y la industria terminal, monto que representa el 7.8 por ciento del total de la IED acumulada en México en ese periodo (212 mil 085 mmd) y el 17.6 por ciento del total de la IED acumulada en la industria manufacturera (93 mil 714 mdd).

Del total del monto acumulado en el periodo 1999-2008, el 25.8 por ciento (4 mil 260 mdd) corresponde a la industria terminal, es decir, al ensamblado de automóviles y camiones y el 74.2 por ciento restantes corresponden a la industria de autopartes.

Al cierre de 2008, se contabilizó la presencia de 722 empresas extranjeras pertenecientes a esa industria. Cabe destacar que el principal país con IED en México en esta industria es Estados Unidos con el 61.0 por ciento del total de IED (10 mil 14.9 mdd). De los 21 países con inversión en México, 7 son los que concentran el 98.0 por ciento de la IED en esa industria, como se observa en la gráfica 11.

GRÁFICA 11

MÉXICO: INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR PAÍS DE ORIGEN, 1999 - 2008
(cifras acumuladas en millones de dólares)



Fuente: Secretaría de Economía, Registro Nacional de Inversión Extranjera en <http://204.153.24.57/home.htm>.

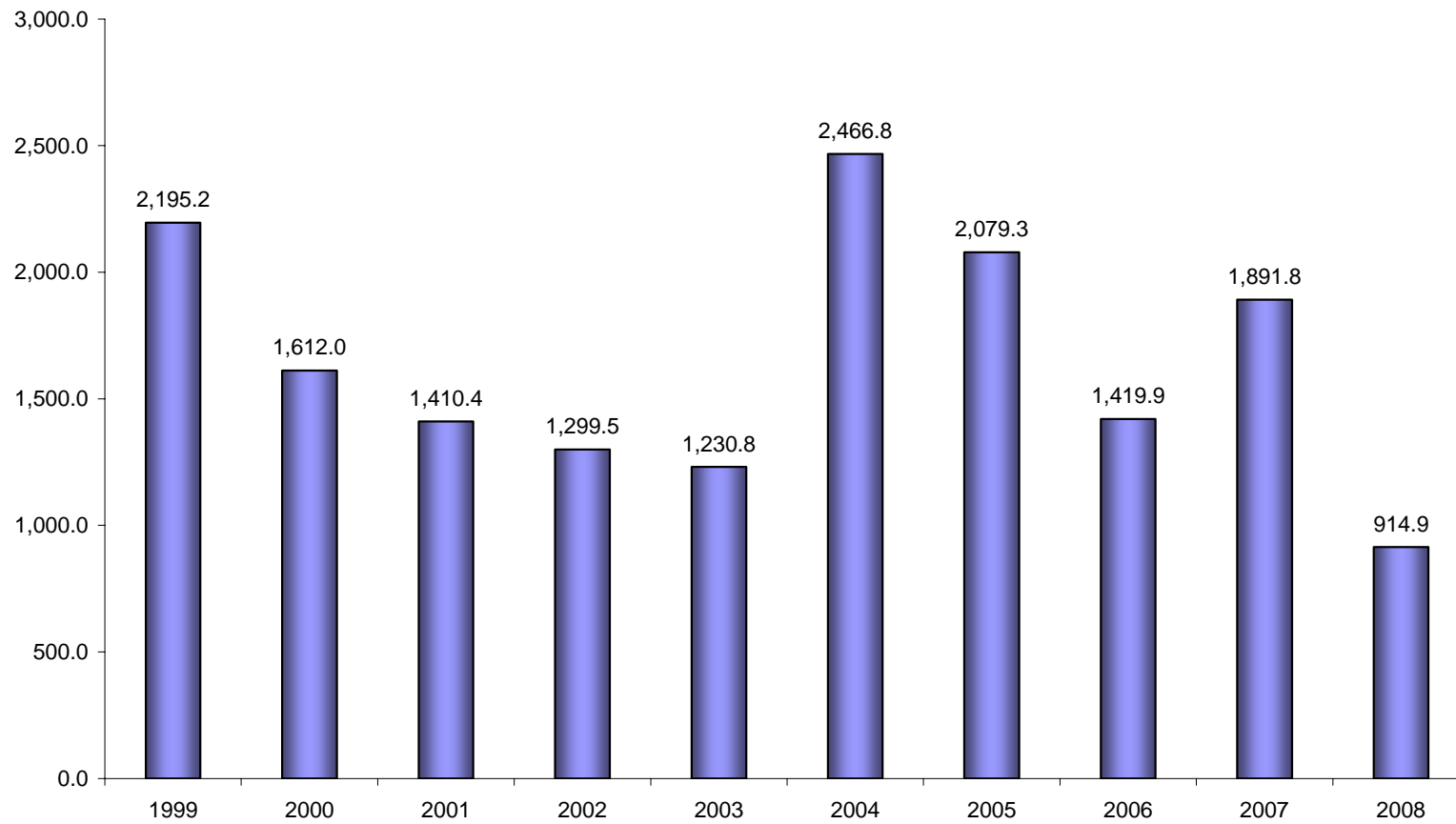
CUADRO 2

MÉXICO. INVERSIÓN EXTRANJERA MATERIALIZADA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, 1999-2008
(millones de dólares)

	Años										Acumulado 99-08
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Fabricación y ensamble de automóviles y camiones	1,380.4	460.4	115.3	339.4	202.7	1,181.9	220.1	40.7	279.7	39.6	4,260.2
Fabricación y ensamble de carrocerías y remolques para automóviles y camiones	1.9	6.0	69.5	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	80.2
Fabricación de motores y sus partes para automóviles y camiones	74.9	99.1	40.7	60.3	48.9	45.2	64.6	51.1	16.2	11.9	512.9
Fabricación de partes para el sistema de transmisión de automóviles y camiones	37.6	2.2	8.8	10.8	19.3	215.2	86.6	37.3	132.2	8.4	558.4
Fabricación de partes para el sistema de suspensión de automóviles y camiones	-0.6	204.1	24.2	38.8	27.8	103.3	20.5	48.8	-13.1	1.4	455.2
Fabricación de partes accesorios para el sistema de frenos de automóviles y camiones	17.7	16.2	38.5	9.2	14.0	12.0	35.1	46.2	64.6	57.9	311.4
Fabricación de otras partes y accesorios para automóviles y camiones	683.3	824.0	1,113.4	838.2	918.1	909.2	1,652.4	1,195.8	1,412.2	795.7	10,342.3
Total	2,195.2	1,612.0	1,410.4	1,299.5	1,230.8	2,466.8	2,079.3	1,419.9	1,891.8	914.9	16,520.6

Fuente: Secretaría de Economía, Sistema de Información del Registro Nacional de Inversión Extranjera en <http://204.153.24.57/home.htm>

GRAFICA 12

MÉXICO: INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, 1999-2008
(millones de dólares)

Fuente: Secretaría de Economía, Registro Nacional de Inversión Extranjera en <http://204.153.24.57/home.htm>.

III. Apoyos e Incentivos a la Industria Automotriz en México

III.1 PITEX y PROSEC

En México, la industria automotriz cuenta, entre otros apoyos, con aquellos relacionados al comercio exterior como son el Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX) en los que entran las maquiladoras pertenecientes a la industria de autopartes y los Programas de Promoción Sectorial (PROSEC).

Desde 1990, la creación del PITEX ha permitido que la industria maquiladora de autopartes se beneficie para importar temporalmente bienes para la elaboración de productos de exportación, sin cubrir el pago de IVA y cuotas compensatorias aplicables a las importaciones definitivas.

En 2001, la desaceleración económica estadounidense, la sobrevaluación del peso y los efectos de la aplicación del artículo 303 del TLCAN afectaron a varios sectores de la industria maquiladora y exportadores, perdiendo dinamismo y competitividad, por lo que a partir de 2002 se crearon los PROSEC, con el objetivo de ofrecer a las empresas condiciones arancelarias competitivas para abastecerse de insumos y maquinaria, elevar la competitividad de los sectores; promover la apertura y la competitividad comercial con el exterior; y establecer instrumentos para fomentar la integración de cadenas productivas eficientes.

Los PROSEC permiten a los productores importar con arancel ad-valorem preferencial diversos bienes para ser utilizados en la elaboración de productos específicos, independientemente de que éstos se destinen a la exportación o al mercado nacional.

CUADRO 3
ESTRUCTURA ARANCELARIA DE FRACCIONES
INCLUIDAS EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCION SECTORIAL

Actualización conforme al DOF del 27 de Mayo de 2008, con vigencia a partir del día siguiente.

No.	Sector	Exento	Fracciones con arancel				Total
			3%	5%	7%	Otro	
XIX.	Automotriz y autopartes	1,823	416	53	0	2	2,294

Fuente: Secretaría de Economía en www.sicex.gob.mx/portalSicex/SICETECA/Decretos/Arancel/Prosec/PROSEC/EstructuraProsec.xls

De acuerdo con información de la Secretaría de Economía, hay 2 mil 294 fracciones arancelarias correspondientes a la industria automotriz dentro de los PROSEC, 48 por ciento del total de las fracciones incorporadas a dicho Programa.

Las empresas se pueden acoger a ambos programas de manera simultánea, de acuerdo al Programa de Operación de Maquila y el PROSEC que corresponda, según el tipo de productos que fabrica.

Los principales beneficios que pueden tener los productores bajo este esquema es el de reducir el pago de aranceles, ya que pueden importar con arancel ad-valorem preferencial diversos bienes para ser incorporados y utilizados en el proceso productivo de las mercancías.

El sector automotriz cuenta con 1 mil 823 fracciones exentas de arancel y 471 fracciones a tasas preferenciales.

III.2 Disposiciones dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

Entre las principales disposiciones del Anexo 300-A.2 del TLCAN, para el caso de México se contempla la eliminación del requisito de Valor Agregado Nacional (VAN), el cual obliga a las empresas del sector a incorporar insumos y servicios de origen nacional o regional en un porcentaje determinado (Regla de Origen). Para la industria terminal, el VAN disminuyó gradualmente de 36.0 por ciento, en 1993, a 0.0 por ciento en 2004. En el caso de la industria de autopartes nacional, el VAN se redujo a 0.0 por ciento en 2004.

En 2004 se alcanzó la eliminación total en México de aranceles de importación para automóviles nuevos y autopartes originarios de Estados Unidos y Canadá. Además, a partir de ese año, cualquier persona puede importar vehículos nuevos de Estados Unidos y Canadá y las empresas armadoras no tendrán que cumplir con el requisito de balanza comercial positiva, el cual fue disminuyendo gradualmente desde la entrada en vigor del TLCAN en 1994.

México eliminará cualquier restricción que limite el número de vehículos automotores que una empresa de la industria terminal puede importar en relación con el número total de vehículos automotores que dicha empresa vende en México.

Con relación a vehículos usados:

De acuerdo a lo que se establece en el TLCAN, la liberación total a la importación de autos usados será en el año 2019. A partir de 2009, se podrán importar a México vehículos usados originarios de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos el tiempo indicado en la siguiente tabla:

CUADRO 4

Fecha de liberación	Años de antigüedad del vehículo
1º de enero de 2009	10 años
1º de enero de 2011	8 años
1º de enero de 2013	6 años
1º de enero de 2015	4 años
1º de enero de 2017	2 años
1º de enero de 2019	Totalmente liberado

Fuente: Párrafo 24, Apéndice 300-A.2, Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

III.3. Apoyos de Nacional Financiera al Sector Automotriz

Como consecuencia de la reciente crisis financiera y siendo el sector automotriz uno de los más afectados, la industria automotriz mexicana ha solicitado apoyos para solventar el menor nivel de ventas. En ese sentido, Nacional Financiera, otorgará 9.5 mil millones de pesos (mmp) para dar liquidez temporal a los principales intermediarios financieros del sector en tanto estructuran y colocan títulos de deuda en el mercado.

Como parte de los recursos anunciados para garantizar emisiones bursátiles de dichos intermediarios financieros, se anticiparon recursos por un total de 3.0 mmp para apoyar la operación de la industria automotriz,.

El crédito será canalizado a las financieras de las armadoras automotrices (GMAC Mexicana, Ford Credit y Chrysler Financiera) a través de un fideicomiso que tendrá su propia fuente de pago, en tanto los intermediarios terminan el proceso de reestructuración, emisión y colocación de títulos de deuda en condiciones más favorables de mercado.

Hasta el momento, están vigentes los siguientes esquemas en este sector:

- Líneas de crédito directas ya anunciadas por 4.0 mmp a las financieras de la industria automotriz
- 1.5 mmp de pesos para los distribuidores de automóviles y automotores a través de HSBC, Banamex, Bancomer y Banco del Bajío.
- 4.0 mmp en garantías bancarias y bursátiles, recursos que se anticipan con el esquema aprobado y que respaldarán más adelante las emisiones bursátiles o el financiamiento correspondientes.

IV. Situación Financiera de las Principales Empresas Automotrices en México

La situación financiera en las filiales de las armadoras automotrices en México difiere de las matrices en Estados Unidos, sin embargo presentan el riesgo de menores ingresos por financiamiento ante la contracción de las ventas y las restricciones al crédito y, en consecuencia, no están exentas de ser sujetas a modificaciones estructurales provenientes de las decisiones que se tomen en los corporativos.

Cabe señalar que dichas empresas enfrentaban ya, aún antes de la crisis financiera actual, una disminución en sus ventas (lo que implica menores ingresos), mayores costos de producción y pérdida de mercado en Estados Unidos frente a las empresas japonesas.

IV.1 General Motors de México (GM)

Si bien GM de México obtuvo en 2008 una utilidad neta por a 936.6 millones de pesos, lo que significó un aumento de 26.96 por ciento respecto a 2007, su principal riesgo lo componen las bajas ventas y las cuentas por cobrar, cuya cartera vencida ascendió a 428.06 millones de pesos al 31 de diciembre de 2008. Este monto representa el 45 por ciento de la utilidad neta del ejercicio de ese año.

No obstante, GM trabaja con un monto de reserva como provisión para riesgos crediticios de la compañía, sin embargo, ésta disminuyó 4.4 por ciento al pasar de 406 millones de pesos en 2007 a 388 millones de pesos en 2008. Ello permite observar que los instrumentos financieros, que potencialmente exponen al riesgo de crédito a la compañía, consisten en las cuentas por cobrar a sus clientes²⁰, aunado a las expectativas de menores ventas durante 2009.

Con relación a la liquidez de la empresa, sus principales requerimientos son liquidez y recursos de capital para financiar créditos para la adquisición de vehículos y otros productos a los concesionarios, distribuidores de otras armadoras, y a particulares que deseen unidades nuevas o usadas.

Las fuentes de liquidez de GMAC Mexicana, que es la sociedad financiera filial de GM, han sido el uso de líneas de crédito revolventes con bancos con presencia en el territorio nacional, tanto mexicanos como extranjeros, a corto y largo plazo, la emisión de Certificados Bursátiles de Corto Plazo, Certificados Bursátiles de Mediano Plazo, Certificados de Participación Ordinaria y Certificados Bursátiles estructurados bajo un fideicomiso, así como la monetización de una parte de la cartera de crédito.

²⁰ GMAC, "Estados Financieros a Diciembre de 2008" en <http://www.gmac.com.mx/inversionistas.htm>, 20 de abril de 2009.

Al cierre de 2008, la deuda de GMAC Mexicana derivada de préstamos bancarios y otras actividades de financiamiento ascendió a 17 mil 452 millones de pesos, de los cuales, 1 mil 227 millones (7.0 por ciento) corresponden a préstamos bancarios, 65 millones (0.3 por ciento) a certificados bursátiles de corto plazo (menores a un año), 16 mil 094 millones (92.2 por ciento) a la monetización de la cartera de crédito y 66 millones de pesos a empresas relacionadas. Asimismo, el 5.5 por ciento de la deuda de la compañía estaba denominada en dólares y 94.5 por ciento en pesos.

GMAC no presenta créditos o adeudos fiscales pendientes de liquidar. En 2008, los impuestos cubiertos por esta empresa por concepto de Impuesto Sobre la Renta (ISR) y la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (PTU) ascendieron a 57 millones 294 mil pesos, lo que significó 82 por ciento menos de los 322 millones 570.4 mil pesos causados en 2007. Esta variación se debió al ajuste anual por inflación y la deducción de cuentas incobrables²¹ (ver cuadro 5).

IV. 2 Ford Credit de México

Desde el último trimestre de 2008, Ford Credit de México obtuvo menores calificaciones de deuda a largo plazo por parte de Standard & Poor's aunada a las calificaciones otorgadas a la matriz en Estados Unidos, Ford Motor Co. y Ford Motor Credit Co. Esta baja reflejó el creciente y continuo uso de efectivo en las operaciones automotrices de la empresa provocado por la disminución en la demanda de vehículos ligeros en Estados Unidos y Europa.

La posición de Ford es superior a la de sus competidores GM y Chrysler y, aunque su riesgo es menor que el de dichas empresas²², su situación depende de resolver los riesgos inherentes al sector. Sin embargo, se espera que con los apoyos anunciados por parte de Nafinsa le permita estabilizar su situación.

Por su parte, la matriz en Estados Unidos anunció una reducción de 9 mil 900 millones de dólares a su deuda y una disminución de 500 millones de dólares a sus gastos anuales por concepto de intereses. La disminución de la deuda se logró, entre otras medidas, a través del pago de 2 mil 400 millones de dólares en efectivo y la cesión de 468 millones de acciones comunes tanto de Ford como de Ford Credit, la unidad financiera de la automotriz.

²¹ Ibid.

²² Standard & Poor's, Comunicado de Prensa, en http://www.valmer.com.mx/VAL/PDF/20081121_SP_FORD.pdf, 21 de noviembre de 2008

IV.3 Chrysler México

La evaluación para calificación de Standard & Poor's para Auto Ahorro Automotriz, S.A. de C.V. (Planfía), indica que esta empresa ha encontrado dificultades para estabilizar de forma consistente su colocación de contratos de autofinanciamiento en el país. El deterioro financiero de la empresa se observa en menores niveles de rentabilidad, flujo de efectivo y un alto nivel de cancelaciones, no obstante que la tasa de cancelaciones disminuyó de 74.3 por ciento en 2007 a 35 por ciento en 2008, aunque este nivel se considera alto.

Por otra parte, han mostrado una adecuada capacidad en el manejo de riesgo de crédito, y adecuados índices de capitalización ajustada y la presencia que tiene la empresa a través de los distribuidores Chrysler. Otro factor que ha disminuido el perfil de la empresa es la oferta de productos poco atractiva para los consumidores.

Al cierre de 2008, el EBITDA²³ fue menor en 13.8 por ciento respecto al cierre de 2007. Por otra parte, los gastos de operación y promoción han representado el 84.3 por ciento de los ingresos totales en los últimos tres años. Dichos gastos han sido transferidos en su mayoría a su subsidiaria, Plan de Ahorro Automotriz, S.A. de C.V., que por ser de reciente creación, presenta pérdidas netas²⁴. Según la calificadora, actualmente no hay necesidades significativas de fondeo y considera que la empresa cuenta con una limitada flexibilidad financiera para respaldar su crecimiento.

Finalmente, la calificadora considera que una mayor pérdida de participación de mercado puede presionar negativamente el flujo de efectivo y, en consecuencia, disminuir adicionalmente las calificaciones de deuda.

²³ Indicador financiero que representa el resultado contable antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), se obtiene del Estado de Resultados o Estado de Pérdidas y Ganancias de una empresa.

²⁴ Standard & Poor's, Calificaciones: Auto Ahorro Automotriz, S.A. de C.V., en <http://www2.standardandpoors.com/portal/site/sp/es/la/page.article/2,1,1,0,1055540474638.html?vregion=la&vlang=es>, 15 de abril de 2009.

CUADRO 5

Principales Rubros del Estado de Resultados, 2007-2008

(pesos)

Concepto	GMAC Mexicana (al 31 de diciembre)			Ford Credit de México (al 30 de septiembre)		
	2007	2008	var % anual 08/07	2007	2008	var % anual 08/07
Ingresos por intereses	3,861,660,472	3,901,973,753	1.0	2,705,689,835	2,814,037,972	4.0
Estimación preventiva para riesgos crediticios	405,947,857	388,164,649	-4.4	171,169,074	143,267,936	-16.3
Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios	1,465,721,550	1,406,943,068	-4.0	949,666,841	1,194,727,586	25.8
Ingresos (egresos) totales de operación	1,531,146,853	1,466,555,457	-4.2	939,545,013	1,195,154,446	27.2
Gastos de administración	614,932,642	675,689,306	9.9	405,633,520	535,567,967	32.0
Resultado de Operación	916,214,211	790,866,151	-13.7	533,911,493	659,586,479	23.5
ISR y PTU causados	322,570,442	57,294,032	-82.2	266,457,696	311,141,350	16.8
Resultado Neto	737,754,862	936,587,164	27.0	449,506,103	493,417,105	9.8

Fuente: GMAC Mexicana, S.A. de C.V., Estado de Resultados al 31 de diciembre de 2008 y Ford Credit de México, S.A. de C.V., Estado de Resultados del 1o. de enero al 30 de septiembre de 2008.

CONCLUSIONES

- La crisis financiera internacional en 2008 aceleró la contracción que venía enfrentando el mercado mundial de la industria automotriz, generando una nueva etapa recesiva en la que la producción mundial, en 2008 tuvo una caída de 4.1 por ciento respecto a 2007.
- La concentración de la producción de automóviles en tan sólo dos empresas, que representan el 25 por ciento de la producción total mundial, genera mayor vulnerabilidad en las zonas geográficas en las que se encuentran las filiales, que están presentando, principalmente cierres de plantas y pérdida de empleos.
- Las tres principales empresas automotrices de Estados Unidos (GM, Ford y Chrysler), absorben el 80 por ciento del empleo en la industria automotriz de ese país. El empleo en ese sector ha venido descendiendo desde 2001, presentado tasas anuales negativas y únicamente en febrero de 2009 se perdieron 83.4 mil empleos respecto a diciembre de 2008.
- Dichas empresas, excepto Ford, solicitaron apoyos financieros al Gobierno Federal de Estados Unidos para solventar su situación. Sin embargo, después de que se otorgaron 13.4 mmdd para GM y 4 mmdd para Chrysler, éste ha sugerido que se apeguen a la Ley de Quiebras para dar solución a su situación y evitar el despido masivo de empleados, dando de plazo hasta mayo de 2009 para Chrysler y el 1º de junio de 2009 para GM.
- No obstante que la situación financiera de las filiales de esas compañías en México es menos gravosa que las matrices en Estados Unidos, hay una gran probabilidad de que éstas sufran cambios estructurales, reorganización de sistemas de producción y cambios corporativos en las filiales. De hecho se han llevado a cabo paros técnicos en algunas plantas mexicanas y se ha recortado personal en algunas otras.
- En México, la industria automotriz recibe principalmente apoyos a la exportación. En la actual coyuntura, Nafinsa otorgará 9.5 mil millones de pesos para dar liquidez temporal a las principales empresas financieras del sector, con lo que se espera que dichas firmas cuenten con un margen de tiempo para reestructurar sus deudas y resolver compromisos apremiantes de corto plazo durante 2009.

- El principal riesgo que enfrentan las empresas mexicanas automotrices es la reducción de ventas en 2009, que generará un menor nivel de ingresos y, por otro lado, el incremento de la cartera vencida.
- Las empresas automotrices estadounidenses enfrentan a su vez el incremento de la competencia, principalmente de las armadoras japonesas y otras asiáticas, que introducen al mercado productos innovadores y más económicos para el consumidor, por lo que tendrían que considerar la innovación de sus líneas de producción.

ANEXO ESTADÍSTICO

CUADRO A.1**Producción Mundial de Vehículos Ligeros, 2000-2008**

(miles de unidades)

Año	Unidades	var %
2000	58,374	-
2001	56,304	-3.5
2002	59,054	4.9
2003	60,598	2.6
2004	60,842	0.4
2005	66,444	9.2
2006	69,334	4.3
2007	73,190	5.6
2008	70,192	-4.1
tmca		2.3

Fuente: La Jornada con cifras de la Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles, (OICA, por sus siglas en francés) en <http://www.jornada.unam.mx/2009/03/23/index.php?section=opinion&articulo=024o1eco>, 23 de abril de 2009.

CUADRO A.2**Producción Mundial de Automóviles, 2008**

(miles de unidades)

Posición		unidades	proporción %
	Total Mundo	70,192	100.0
1	Japón	11,564	16.5
2	China	9,323	13.3
3	Estados Unidos	8,705	12.4
4	Alemania	6,041	8.6
5	Corea	3,807	5.4
6	Brasil	3,220	4.6
7	Francia	2,568	3.7
8	España	2,542	3.6
9	India	2,315	3.3
10	México	2,191	3.1
	Otros	17,916	25.5

Fuente: La Jornada con cifras de la Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles, (OICA, por sus siglas en francés) en <http://www.jornada.unam.mx/2009/03/23/index.php?section=opinion&article=024o1eco>, 23 de abril de 2009.

CUADRO A.3

México: Producción de Vehículos Automotores, 2000-2008
(unidades)

Periodo	Total a/	Automóviles a/	Camiones, tractocamiones y autobuses integrales a/	Variación % anual		
				Total	Automóviles	Camiones, tractocamiones y autobuses integrales
2000	1,927,285	1,279,089	648,196			
2001	1,846,794	1,208,994	637,800	-4.2	-5.5	-1.6
2002	1,814,963	1,139,792	675,171	-1.7	-5.7	5.9
2003	1,577,512	913,309	664,203	-13.1	-19.9	-1.6
2004	1,562,170	903,313	658,857	-1.0	-1.1	-0.8
2005	1,666,494	1,052,823	613,671	6.7	16.6	-6.9
2006	2,069,212	1,380,753	688,459	24.2	31.1	12.2
2007	2,096,970	1,416,665	680,305	1.3	2.6	-1.2
2008	2,163,717	1,381,110	782,607	3.2	-2.5	15.0

a/ Incluye la producción orientada a la exportación.

Fuente: INEGI, con información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. y Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C.

CUADRO A.4

México: Cifras de la Industria Automotriz, 2008-2009
(unidades)

C O N C E P T O	2008 ^{1/}	2009 ^{1/}	var. %
Venta al público	263,957	195,484	-25.9
nacionales	96,651	83,072	-14.0
importados	167,306	112,412	-32.8
Venta a distribuidores	260,574	169,779	-34.8
Exportación	388,322	230,725	-40.6
Producción total	491,891	291,800	-40.7
Mercado interno	96,027	59,108	-38.4
Mercado exportación	395,864	232,692	-41.2

1/ Volumen acumulado de enero a marzo.

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, (AMIA).

CUADRO A.5**México: Comercio Exterior de Productos Automotrices, 1993-2008**
(millones de dólares)

	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial
1993	10,155.3	2,538.4	7,616.9
1994	12,717.6	4,062.6	8,655.0
1995	17,249.8	5,567.9	11,681.9
1996	22,653.3	10,279.2	12,374.1
1997	24,432.5	12,620.9	11,811.6
1998	26,665.2	13,745.9	12,919.3
1999	31,983.3	16,141.3	15,842.0
2000	38,047.7	22,592.1	15,455.7
2001	38,256.2	22,271.0	15,985.2
2002	38,712.7	23,583.4	15,129.3
2003	38,479.3	21,985.9	16,493.4
2004	41,122.6	23,866.1	17,256.6
2005	45,787.0	27,778.8	18,008.2
2006	53,094.0	31,303.2	21,790.7
2007	56,117.8	33,332.9	22,784.9
2008	55,681.0	33,994.4	21,686.6

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con datos del Banco de México.

CUADRO A.6

México: Industria Manufacturera, Exportación Productos Automotrices, 2000-2008
(millones de dólares y porcentajes)

Año	Total	Manufactureras	Productos Automotrices	Estructura porcentual	Variacion Porcentual
2000	166,120.7	144,724.7	38,047.7	26.3	-
2001	158,779.7	140,748.5	38,256.2	27.2	1.0
2002	161,046.0	141,634.5	38,712.7	27.3	1.0
2003	164,766.4	140,632.1	38,479.3	27.4	1.0
2004	187,998.6	157,747.3	41,122.6	26.1	1.1
2005	214,233.0	175,166.2	45,787.0	26.1	1.1
2006	249,925.1	202,733.6	53,094.0	26.2	1.2
2007	272,044.2	219,684.7	56,117.8	25.5	1.1
2008	292,636.5	230,847.8	55,681.0	24.1	1.0

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con datos del Banco de México.

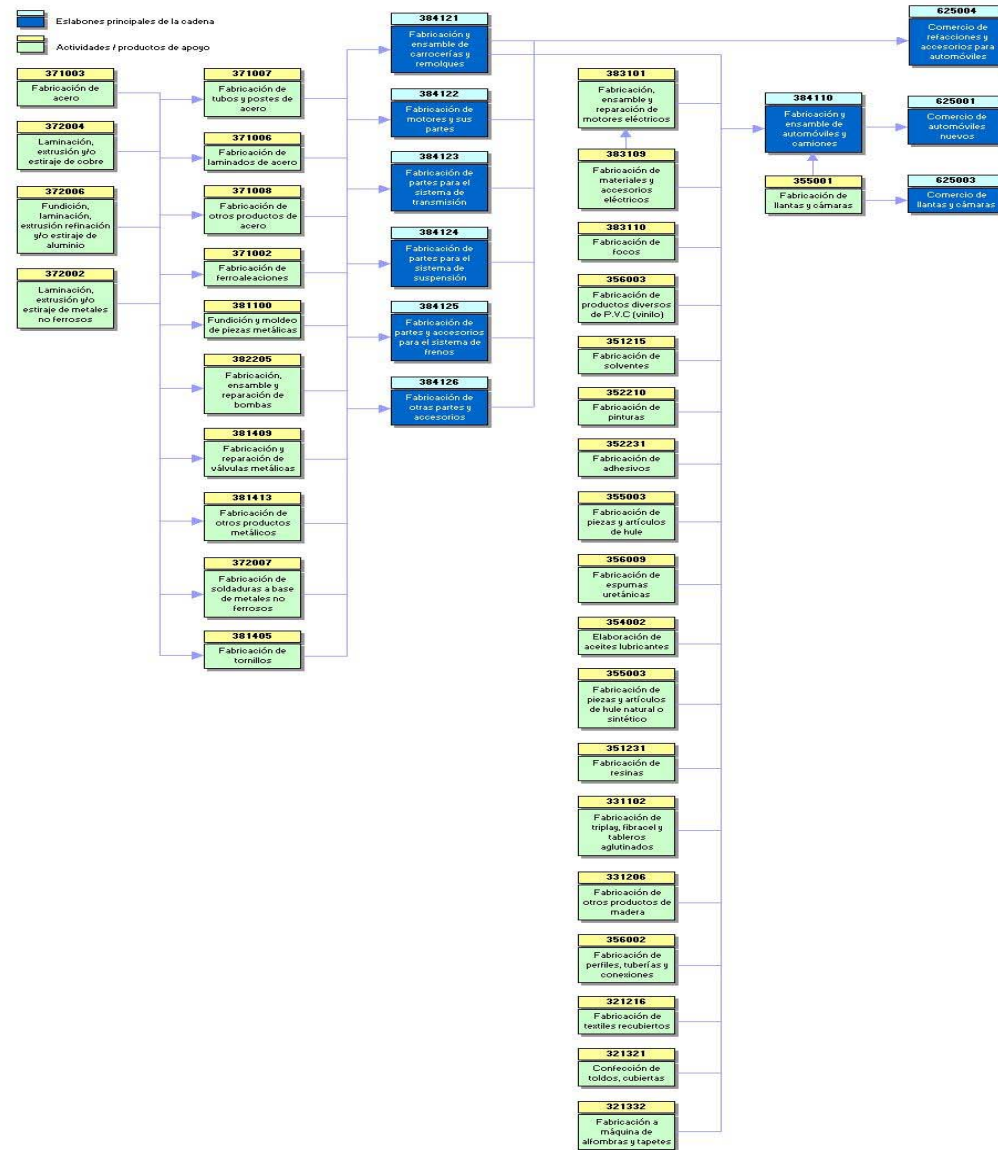
CUADRO A.7

México: Exportación por Región de Destino, 2008/mar - 2009/mar
(unidades)

REGION	ACUM 2008	ACUM 2009	var % anual	participación % en 2009
AMERICA	319,893	199,647	-37.6	86.5
Norte	297,215	185,442	-37.6	80.4
Estados Unidos	275,617	166,025	-39.8	72.0
Canadá	21,598	19,417	-10.1	8.4
Centro	1,906	972	-49.0	0.4
Sur	20,772	13,233	-36.3	5.7
ASIA	10,623	4,086	-61.5	1.8
EUROPA	56,863	26,968	-52.6	11.7
varios países	943	23	-97.6	0.0
TOTAL SEGMENTOS	388,322	230,724	-40.6	100.0

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, (AMIA).

CUADRO A.8
CADENA PRODUCTIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



Fuente: Secretaría de Economía, Sistema de Información Empresarial Mexicano en <http://www.siem.gob.mx/siem2008/portal/cadenas/mapas.asp?qCadena=4&Temp=>

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “La Industria Automotriz Mexicana frente a la Situación Económica Actual”, Febrero, 2009, en <http://www.amia.com.mx/>
- Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Análisis Económico y Fiscal del Sector Automotor, 1990-2001, Documento CEFP/031/2002, Palacio Legislativo, México, Octubre, 2002.
- Clavijo, Fernando y José I. Casar (comp.), La Industria Mexicana en el Mercado Mundial. Elementos para una política industrial, El Trimestre Económico, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
- El Economista, General Motors de México anuncia paro técnico, 24 de abril de 2009, Suplemento, Autos, p.4.
- El Universal, Ford pierde mil 400 mdd en primer trimestre, 24 de abril de 2009, en http://www.eluniversal.com.mx/notas/vi_593332.html
- GMAC Mexicana, “Estados Financieros a Diciembre de 2008” consultado en <http://www.gmac.com.mx/inversionistas.htm>
- Nadal, Alejandro, ¿Quién llevó la General Motors a la quiebra? en <http://www.jornada.unam.mx/2009/04/22/index.php?section=opinion&article=029a1eco>, el 22 de abril de 2009.
- Organización Mundial de Comercio, Estadísticas de Comercio Internacional, 2001 y 2008.
- Standard & Poor's, Calificaciones: Auto Ahorro Automotriz, S.A. de C.V., 15 de abril de 2009, en <http://www2.standardandpoors.com/portal/site/sp/es/la/page.article/2,1,1,0,1055540474638.html?vregion=la&vlang=es>
- Standard & Poor's, Comunicado de Prensa, 21 de noviembre de 2008 en http://www.valmer.com.mx/VAL/PDF/20081121_SP_FORD.pdf.
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Tomo I, Ed. Miguel Angel Porrúa, México, 1994.

Web Report Deloitte, 31 de marzo 2009; en

http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/17725/format/html/

(consultado el 18 de abril de de 2009).

Web Report National automobile dealers association, 07 de octubre de 2008.

Sitios de Internet

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles

<http://www.amda.org.mx>

Banco de México

<http://www.banxico.org.mx>

El Financiero

<http://www.elfinanciero.com.mx>

European Automobile Manufacturers' Association

<http://www.acea.be/index.php>

General Motors

http://www.gm.com/corporate/investor_information/stockholder_info/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía

<http://www.inegi.org.mx>

La Jornada

<http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2009/04/27/anuncia-gm.reestructuracion-de27mil...> consultado el 27 de abril de 2009.

Organización Internacional de Constructores de Automotores (OICA).

<http://www.oica.net>

Portal Automotriz

http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/news/op/displaystory/story_id/12692/format/html/

Sistema de Información del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, Secretaría de Economía consultado en <http://204.153.24.57/home.htm>



Comité del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas
H. Cámara de Diputados
LX Legislatura

Dip. Mario Alberto Salazar Madera

Presidente

Dip. Francisco J. Calzada Vázquez
Secretario

Dip. Javier Guerrero García
Secretario

Dip. Carlos Alberto Puente Salas
Secretario

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

Dr. Héctor Juan Villarreal Páez

Director General

Dr. Carlos Augusto Colina Rubio

Director de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales

Ailyana Barragán Álvarez

Investigador B

www.cefp.gob.mx