

¿Resurge la industria automotriz de Estados Unidos?

Salvador Medina Ramírez

Las últimas cifras de producción mundial de automóviles señalan un repunte de General Motors, que se coloca como el primer productor de automóviles en el mundo desde 2008, con 9 millones de vehículos.¹ Esto llama la atención debido a la crisis de la industria automotriz de Estados Unidos, de 2008 y 2009, la cual obligó al gobierno a rescatar a esta compañía, además de que la forzó a cerrar diversas plantas y a eliminar algunas marcas, como Pontiac. Ante esta cifra, cabe preguntarse si la situación señala un resurgimiento de la industria automotriz estadounidense y cuáles serían sus efectos para México.

En esta nota se analizará la situación internacional de la industria automotriz, sus tendencias de largo plazo y las implicaciones de éstas en la industria en México.

Situación internacional

La industria automotriz ha experimentado grandes cambios organizativos a lo largo de su historia: ha evolucionado desde la producción en masa y concentrada hasta la producción modular y atomizada; desde un esquema de competencia directa y mercados nacionales cerrados hasta un esquema de cooperación y competencia entre rivales en una escala internacional.²

En Estados Unidos se desarrolló el mercado de vehículos automotores más grande del mundo durante el siglo XX y donde surgieron los fabricantes más importantes, conocidos genéricamente como los Tres Grandes (Ford, General Motors y Chrysler). Durante decenios la industria automotriz de Estados Unidos mantuvo este estatus; General Motors era el líder de producción mundial,

hasta el surgimiento de la industria automotriz japonesa, con el desarrollo del modo de producción toyotista (kanban/justo a tiempo) en el decenio de los setenta. Como referencia, en 1961 Estados Unidos producía 48% de todos los vehículos ligeros de pasajeros en el mundo y Japón solo 2%; para 1981, Estados Unidos redujo su participación a 23% y Japón la aumentó hasta 25%. En 1991, Estados Unidos producía sólo 15% de los vehículos ligeros del mundo, mientras que Japón aumentó su participación hasta 28 por ciento.³

Los fabricantes de Estados Unidos, ante la competencia japonesa en el

57% en 2002. A la vez, los fabricantes de Estados Unidos trasladaron parte de su producción hacia Canadá y México, donde se podían aprovechar las ventajas competitivas de dichas naciones, con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y aplicar con facilidad los esquemas de producción toyotistas. Mientras tanto, los fabricantes japoneses comenzaron a dominar el mercado de automóviles ligeros en el mundo.

Cabe señalar que, mientras tanto, el mercado europeo se mantuvo relativamente cerrado a la competencia internacional, lo que permitió a las

CUADRO 1. PRODUCCIÓN MUNDIAL DE AUTOMÓVILES, 2009-2010

	2010	2009	Variación porcentual
TOTAL	77 857 705	61 791 868	26.0
China	18 264 667	13 790 994	32.4
Japón	9 625 940	7 943 516	21.2
Estados Unidos	7 761 443	5 708 852	36.0
Alemania	5 905 985	5 209 857	13.4
Corea del Sur	4 271 941	3 512 926	21.6
Brasil	3 648 358	3 182 617	14.6
India	3 536 783	2 632 694	34.3
España	2 387 900	2 170 078	10.0
México	2 345 124	1 561 052	50.2
Francia	2 227 742	2 047 658	8.8
Canadá	2 071 026	1 490 632	38.9

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, <oica.net>.

segmento de automóviles de pasajeros, optaron por desarrollar los vehículos deportivos utilitarios (SUV, por sus siglas en inglés) como productos novedosos y sobre los cuales pudiesen tener altas ganancias. La producción de SUV en Estados Unidos pasó de representar 30% de la producción en 1985 hasta alcanzar

¹ Bloomberg, "GM Breaks 9 Million Taking Global Sales Crown From Toyota: Cars", <<http://www.bloomberg.com/news/2012-01-19/gm-takes-crown-selling-more-than-9-million-vehicles-last-year.html>>.

² Huberto Juárez Núñez, Arturo Lara Rivero y Carmen Bueno (coords.), *El auto global: desarrollo, competencia y cooperación en la industria automotriz*, Conacyt, BUAP, UAM-X y UI, México, 2005.

³ *Ibid.*

CUADRO 2. PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS LIGEROS, 2009-2010

	2010	2009	Variación porcentual
Total	58 478 810	47 772 598	22.4
China	13 897 083	10 383 831	33.8
Japón	8 307 382	6 862 161	21.1
Alemania	5 552 409	4 964 523	11.8
Corea del Sur	3 866 206	3 158 147	22.4
Brasil	2 828 273	2 576 628	9.8
India	2 814 584	2 166 238	29.9
Estados Unidos	2 731 105	2 246 470	21.6
Francia	1 924 171	1 819 462	5.8
España	1 913 513	1 812 688	5.6
México	1 390 163	942 876	47.4
Irán	1 367 014	1 359 520	0.6
Reino Unido	1 270 444	999 460	27.1
Rusia	1 208 362	599 285	101.6

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, <oica.net>.

empresas europeas consolidarse en sus mercados e instalarse en países en desarrollo para diversificar sus mercados, como en Brasil, Chile o México, como el caso de Volkswagen.

La industria y el mercado de Estados Unidos se transformaron de nuevo por la crisis económica mundial de finales de la primera década del siglo XXI, la cual llevó a la quiebra de General Motors y Chrysler (primero y tercer fabricantes mundiales, antes de la crisis, respectivamente) y una contracción de la producción mundial de 21% en 2009.⁴ Esto ha generado

una reorganización de la industria en el mundo, donde el principal mercado ha dejado de ser Estados Unidos y han cobrado gran relevancia los mercados de los BRIC (Brasil, Rusia, India y China) ante su crecimiento,⁵ siendo China el más sorprendente de los casos, pues se ha convertido en el principal productor de automóviles del mundo. Debido a lo anterior, los Tres Grandes comenzaron a perder su liderazgo mundial y Toyota se convirtió en el principal fabricante del mundo durante 2008 y 2010,⁶ al mismo tiempo que se da un fuerte crecimiento de los fabricantes europeos (Volkswagen,

PSA, Fiat) y de países emergentes, como Hyundai, Tata Motors y los diversos productores chinos.

Parece que en 2011 esta situación cambia con la noticia de que General Motors se convierte en el primer productor mundial. No obstante, lo que está detrás de esto no es un cambio estructural de la industria, de largo plazo, sino una crisis coyuntural de la producción de Toyota, de corto plazo, provocada por el desastre que sufrió Japón en 2011 por el efecto de un tsunami, junto con la crisis nuclear de Fukushima, que derivó en una ruptura de sus cadenas logísticas mundiales durante el segundo trimestre de 2011, las cuales son esenciales para su modelo de producción justo a tiempo⁷ y que explican la caída de su producción mundial. Del mismo modo, esto se vio agravado por las inundaciones en Tailandia a finales de 2011, donde Toyota deslocalizó parte de sus plantas. A pesar de tales eventos, Toyota se mantuvo como el tercer productor mundial y se espera que para 2012 recupere el liderazgo. Por ello, no es posible señalar que se trata de un resurgimiento de la industria automotriz de Estados Unidos de mediano plazo.



Fuente: www.physorg.com/news/2011-03-economics-professor-embarks-auto-industry.html

⁴ Isabel Rueda Peiro y María de Lourdes Álvarez Medina, *La industria automotriz en época de crisis: efectos económicos, financieros y sociales*. Facultad de Contaduría e Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 2011.

⁵ *The Economist*, "A Global Love Affair: A Especial Report in Emerging Markets Car Industry", Reino Unido, 30 de junio de 2009.

⁶ A pesar de que Toyota durante 2008 y 2009 tuvo que reparar 10 millones de vehículos por defectos de fabricación logró consolidarse como líder productor mundial. Véase Jeffrey Liker, *Toyota Under Fire: Lessons for Turning Crisis into Opportunity*, McGraw-Hill, 2011.

⁷ La primera compañía en introducir métodos logísticos fue Toyota con la creación del método justo a tiempo en la década de los setenta. Dado el éxito de esta técnica para la compañía japonesa, ésta comenzó a ser duplicada en toda la industria automotriz en el siguiente decenio. Para mayores referencias, véase Yasuhiro Monden, *Toyota Production System: An Integrated Approach to Just-in-time*, Engineering & Management Press, Atlanta, 1989, y David John Lu, *Kanban Just-In-Time at Toyota: Management Begins at the Workplace*, Productivity Press, Cambridge, 1989.

CUADRO 3. PRINCIPALES PRODUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES 2010

	Total	Autos	Vehículos comerciales ligeros	Vehículos comerciales pesados y autobuses
Toyota	8 557 351	7 267 535	1 080 357	209 459
General Motors	8 476 192	6 266 959	2 197 629	11 604
Volkswagen	7 341 065	7 120 532	220 533	—
Ford	5 764 918	5 247 339	393 701	123 878
Hyunday	4 988 031	2 958 507	1 962 734	66 790
PSA	3 982 162	3 142 126	768 833	71 203
Honda	3 643 057	3 592 113	50 944	—
Nissan	3 605 524	3 214 810	390 714	—
Fiat	2 892 945	2 503 436	389 509	—
Suzuki	2 716 286	2 395 876	320 410	—
Renault	2 410 021	1 781 385	499 358	129 278
Daimler AG	1 940 465	1 351 372	221 239	367 854
Chana Automobile	1 578 488	340 205	1 231 383	6 900
BMW	1 481 253	1 481 253	—	—
Mazda	1 307 540	1 233 862	73 077	601
Chrysler	1 174 383	1 056 666	114 268	3 449
Mitsubishi	1 102 683	929 195	173 488	—
Beijing Automotive	1 011 343	579 052	236 967	195 324
Tata	896 060	780 507	93 232	22 321
DongFeng Motor	802 319	802 319	—	—

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, <oica.net>.

Implicaciones para la industria automotriz en México

México se situó en 2010 como el noveno productor mundial de vehículos y el decimo productor de vehículos ligeros (cuadros 1 y 2), con alta relevancia regional, ya que produce 19.5% de vehículos automotores y 27% de automóviles de pasajeros del TLCAN. En el país los principales productores son los Tres Grandes, así como Nissan, Renault, Volkswagen, Honda y Toyota.

Una de las características más relevantes de la industria automotriz de México es el intercambio con el exterior. Antes de la entrada en vigor del TLCAN la mayor parte de la producción nacional era para consumo interno, aproximadamente 70% de la misma en 1990.⁸ En la actualidad, la situación se ha invertido y alrededor de 80% de la producción nacional se exporta (2008). El principal destino es Estados Unidos, adonde se dirige 63.7% de los autos fabricados y 78.2% de las camionetas ligeras.⁹ La Comisión Económica para

América Latina y el Caribe señala que el modelo de negocios que sigue la industria automotriz en México está enfocado en producir para exportar, e importar para vender en el mercado interno.¹⁰

En este sentido, la industria automotriz en México se encuentra muy ligada al mercado de Estados Unidos, y la crisis económica y de la industria automotriz en este país lo demuestra, pues esta última repercutió en la producción nacional haciéndola retroceder 22.6% en 2009.

A pesar de los efectos de la crisis, se considera que el proceso de reestructuración de la industria automotriz mundial y, sobre todo de Estados Unidos, beneficie a México en el mediano plazo. Esto debido a que se prevé que varias líneas de producción de los Tres Grandes sean trasladadas a México, donde existen menores costos laborales (en Canadá son de 21 dólares/hora, en Estados Unidos de 25

dólares/hora y en México de 3 dólares/hora),¹¹ se puedan adoptar esquemas de organización productiva más eficientes y aprovechar ventajas del país, como cadenas de proveedores instalados y la cercanía geográfica a Estados Unidos.¹²

Daimler-Chrysler, una empresa que

⁸ Huberto Juárez Núñez et al., *op. cit.*

⁹ CTS-INE, *Analysis of the Automotive Industry in Mexico*, Centro de Transporte Sustentable de México e Instituto Nacional de Ecología, México, 2010.

¹⁰ CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2009.

¹¹ Alma Martínez Morales y Eduardo Torres Villanueva, *La situación de la industria automotriz en México: una valoración sectorial y regional*, BBVA-Servicio de Estudios Económicos, México, 2009.

¹² La CEPAL señaló en 2009 que la industria automotriz de Estados Unidos entró en un proceso de racionalización de la producción en el mismo Estados Unidos, al cerrar plantas, al mismo tiempo que ha incrementado su capacidad de producción en México y Canadá, como parte de su estrategia para disminuir costos e incrementar la competitividad frente a las empresas japonesas y europeas.

se encontraba en 2008 en proceso de quiebra, ha contemplado cerrar nueve plantas en total, todas ellas en Estados Unidos. Las plantas de Chrysler en México se consideran como activos rentables por su flexibilidad y eficiencia, por lo que permanecerán abiertas y en funcionamiento, aunque sufrieron paros técnicos en 2009. En Saltillo, por ejemplo, se invirtieron 570 millones

en su planta de Cuautitlán Izcalli el Ford Fiesta para abastecer a todo el mercado norteamericano (Estados Unidos, Canadá y México).

El cuadro 4 muestra que se han anunciado 11 623 millones de dólares en proyectos de inversión extranjera directa en México en el transcurso del periodo 2003-2009, lo que es señal del atractivo

al mismo tiempo, que otras empresas internacionales (Nissan y Volkswagen) han incrementado sus inversiones en México para la exportación a Estados Unidos.¹⁴

CUADRO 4. PROYECTOS ANUNCIADOS POR EMPRESA EN MÉXICO, 2003-2009 (MILLONES DE DÓLARES)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total
General Motors		43		600	307	660	301	1 911
Ford	1 907	8				1 107		3 022
Chrysler		250		2 007	577	25	339	3 198
Toyota	188			37		25		250
Honda	8	24	30	80				142
Nissan			800	372			307	1 480
Volkswagen	292			307		1 019		1 619
Total	2 396	325	830	3 404	884	2 837	948	11 623

Fuente: CEPAL, 2009

de dólares para la construcción de una planta con capacidad de producción de 440 000 motores al año.¹³

Además, Chrysler realizó una alianza con Fiat en 2009, adquiriendo esta última 20% de acciones de la primera, con el fin de combinar sinergias y que el fabricante italiano aporté experiencia y tecnología en el campo de automóviles compactos y subcompactos. En la actualidad Fiat produce en México el Fiat 500 en Toluca.

General Motors no ha parado operaciones en México y planea establecer la producción de dos nuevos modelos en el país. En Silao, Guanajuato, se producirán las camionetas híbridas GMC Sierra y Chevrolet Silverado para todo el mundo, y en Ramos Arizpe, Coahuila, se producirá una nueva crossover, la Cadillac BRX. Asimismo, incrementó en 300 millones de dólares su inversión en sus instalaciones de San Luis Potosí para una nueva planta de transmisiones.

Por su parte, Ford planea producir

del país para la producción de vehículos para el mercado externo. Esta inversión se mantendrá largo tiempo trabajando para la producción de la industria automotriz en México.

Comentarios finales

La industria automotriz en todo el mundo ha sufrido enormes cambios organizativos a lo largo de su historia, que han marcado la pauta dentro de la misma industria. En este sentido, no se espera que la crisis sufrida por Toyota en 2011 altere las tendencias de largo plazo y que marque un resurgimiento de la industria automotriz de Estados Unidos. De igual modo, las perspectivas en el mediano plazo para México son positivas, pues los fabricantes de Estados Unidos y del mundo están buscando reducir costos, y el país presenta condiciones ideales para ello (salarios bajos, mano de obra calificada, cercanía al principal mercado del mundo e industria proveedora desarrollada). Por eso, los Tres Grandes han anunciado planes de trasladar parte de su producción al país,

¹³ Alma Martínez Morales y Eduardo Torres Villanueva, *op. cit.*

¹⁴ Nissan invertirá 50 millones de dólares en su planta de Aguascalientes para producir el modelo March; 70% de la producción se enfocará al mercado externo y con él se busca cubrir la demanda de autos bajos en carbono. Por su parte, Volkswagen anunció la construcción de una planta de motores de última generación en Silao, Guanajuato, para abastecer a sus plantas de ensamble en Puebla, México, y Chattanooga, Estados Unidos.