

CAPITULO 6

Conclusiones y Recomendaciones

6.1 Conclusiones

Es indudable que la industria automotriz ha logrado posicionarse como uno de los sectores más importantes del país; gracias al estudio que se realizó en la presente tesis, se puede concluir que el principal motor de la producción mexicana de automóviles ha sido la posibilidad de exportar a EU y Canadá, por si solo, el mercado interno es insuficiente para atraer grandes inversiones; la ubicación geográfica hace posible que las armadoras puedan transportar los mismo a Estados Unidos por tierra que a Europa o Asia por mar, a estos continentes llega con cero arancel en varios casos gracias a una segunda ventaja: la red de 12 tratados de libre comercio con 43 países.

Un área de oportunidad aprovechada ha sido captar lo que las plantas estadounidenses no pueden producir por costos. El problema es que sólo manejamos la compra-venta, y no hacemos investigación productiva, hay que generar conocimiento, pues finalmente quien tiene el control de la negociación es el dueño de la tecnología, para ser un centro de manufactura de calidad para ser competitivo en el mercado mundial.

Se requiere comenzar a planear y sentar las bases para alcanzar el objetivo, los retos que presenta este sector cobran más relevancia si se toma en cuenta la continua reestructuración de la industria automotriz mundial, y la situación de países como China y Brasil.

Es indispensable una política integral de desarrollo que esté basada, por un lado, en estrategias de promoción de inversión extranjera más agresivas y enfocadas en atraer empresas claves; y por otro, en ventajas competitivas “reales”, como son la mano de obra altamente calificada, estructura arancelaria adecuada, desarrollo tecnológico, y no en ventajas “comparativas”, como la cercanía a Estados Unidos y la red de tratados comerciales de México.

Es importante consolidar un sistema de transporte que potencie las ventajas geográficas del país, integrando con más dinamismo sus distintos medios de transporte ya que una vez fabricado, hay que transportar el producto al menor costo y tiempo.

Uno de los objetivos de la tesis: el estudio de la industria automotriz así como su comportamiento en los últimos años, después del análisis se puede percibir la tendencia positiva que ha retomado el sector automotriz nacional, después de diversas variables económicas estudiadas, se puede confirmar su recuperación en el 2005.

Se mencionó la importancia del comercio exterior y el superávit, sin embargo, México ha entrado a una nueva etapa de crecimiento con estabilidad ya que ha añadido el motor del mercado interno y la expansión de esta clase media con capacidad de compra. A pesar de que conforma el 7.5% del producto interno bruto (PIB) total y el 16% del sector manufacturero, se puede avanzar más.

En cuanto a la balanza comercial del sector automotriz, se puede notar un superávit en todos los años estudiados (2001-2005), sin embargo, este superávit en el 2000 fue de 1 millón de autos anuales mientras que en el 2005 es de 400 mil unidades.

Con respecto a la producción de vehículos, el 2001 fue el mejor año, seguido del 2002; el 2003 y 2004 fueron los peores años ya que se aprecia un descenso notable, sin embargo, en el 2005 la industria se recupera, aunque no alcanza cifras tan altas como en los años 2001 y 2002.

En cuanto a las exportaciones se refiere, el 2001 fue el mejor año pero a partir de este año disminuyeron, el 2004 fue un año deficiente ya que se alcanzaron cifras deplorables, en el 2005 se percibe una recuperación aunque no es del todo satisfactoria si la comparamos con los años 2001 y 2002.

En los últimos 4 años, las importaciones de autos a México han aumentado 71% mientras que las exportaciones han disminuido casi la cuarta parte. Par el estudio de venta anual del sector terminal al público, se obtuvieron resultados favorables ya que cada año ha habido una avance notable, el año 2005 fue el mejor año en esta variable estudiada.

Cabe señalar que México podría dejar de ser un país atractivo para producir automóviles debido a los altos costos de mano de obra, insumos y servicios. A pesar de las inconsistencias que resintió el mercado en el 2004, persistieron las ventas de automóviles, la rotación de inventarios y una mayor fabricación de vehículos en el 2005.

El mercado respondió favorablemente gracias a los programas tan accesibles de las agencias para la venta de autos nuevos, además de otro aliciente adicional: la eliminación del ISA. Por su parte, la tenencia la cual se creyó sería eliminada para el 2006, tuvo un aumento del 3%.

Es importante señalar que las variables macroeconómicas favorecieron la recuperación de la industria en el 2005. En el aspecto micro económico, los factores impactaron positivamente.

El 2006 parece ser un buen año, en los meses de enero y febrero la exportación de vehículos en México se ubicó en 233.166 unidades, cifra 54,4 por ciento mayor respecto a los mismos meses del año anterior. La venta al público en el mercado interno, que incluye las unidades producidas en el país y las importadas, ascendió a 185.306 unidades, un 1,4 por ciento superior a los mismos meses del año pasado.

Las siete empresas automotrices instaladas en México produjeron en los dos primeros meses del 2006, 322.121 unidades, lo que significó un aumento de 47,4 por ciento comparado con el mismo periodo del año pasado.

Cabe mencionar que la industria automotriz mexicana se encuentra estable gracias a la paridad peso-dólar, lo que permite que la mayor parte de sus exportaciones tengan como principal destino los Estados Unidos, pero si el dólar se recupera y los autos de empresas americanas ganan atractivo podría cambiar la situación.

Es importante la cantidad de empleos generados por este sector; ya que es una planta de más de medio millón de empleos directos así como una importante derrama económica. En cuanto al sector de autopartes se refiere, vale la pena mencionar que actualmente existen más de mil fabricantes que brindan empleo a más de 433 mil personas, constituyendo con esto una cadena productiva muy importante. Las proyecciones en la generación de empleos son favorables para el 2006 y 2007 ya que se esperan 30 mil nuevos empleos.

México está obligado a fortalecer sus ventajas competitivas en un sector que en la actualidad aporta miles de empleos, la cercanía y los bajos salarios salvarán sólo por un tiempo más a las plantas mexicanas.

Con referencia a las empresas que componen la industria automotriz mexicana, se estudiaron las siete empresas establecidas en México, se analizaron sus ventajas comparativas así como su contribución a la economía mexicana. Tres de las empresas son de origen estadounidense: General Motors, Ford y Daimlerchrysler, tres de origen japonés: Nissan, Honda y Toyota, y una de origen europeo: Volkswagen.

De acuerdo a lo estudiado en la tesis, se pudo determinar que las automotrices estadounidenses se han resistido a cambiar su modelo de negocios durante mucho tiempo y los costos de operación han sido los causantes de muchos problemas, en especial en lo que respecta a lo laboral.

Cabe destacar que General Motors ha sido el líder absoluto del mercado automotriz mexicano por diez años consecutivos, pero a pesar de su éxito en México, General Motors Corporation obtuvo una pérdida neta de 4,800 millones de dólares en el cuarto trimestre de 2005 debido a los altos costos de despidos y cierres de plantas. Con el propósito de buscar una solución a su complicada situación, GM anunció en octubre del 2005 sus planes de recortar 30 mil empleos, cerrar 12 fábricas y disminuir sus costos estructurales en 6,000 millones de dólares para finales del 2006.

En base a los recientes anuncios de recortes de plantas productivas y de personal hechos por Delphi y General Motors, se creyó que se podrían generar repercusiones negativas para México, sin embargo, los representantes de la industria electrónica consideran que la crisis que se perfila en el sector automotriz en Estados Unidos puede abrir oportunidades para las ensambladoras de autos en México, pues las plantas nacionales podrían atraer actividades de manufactura y de mayor valor agregado.

Los recortes que se anunciaron particularmente por el encarecimiento de sus operaciones antes los elevados costos sociales de sus contratos colectivos, parece ser una circunstancia benéfica para México ya que se favorecería directamente al sector electrónico nacional, parte del cual ya provee a grandes ensambladoras. Para la Cadena Productiva de la Electrónica (Cadelec) sería un reacomodo de los factores de producción y se trasladaría a México en el caso de que bajara la venta de coches en ese mercado. El mercado automotriz en Estados Unidos no ha crecido sino que ha cambiado la participación de mercado, la estrategia de la industria electrónica nacional es aumentar su proveeduría para los fabricantes de autos japoneses, que son los que más venden unidades.

Ford por su lado, a pesar de que durante algún tiempo tuvo un 47% de su capacidad ociosa, ha mostrado resultados positivos y asegura que para este año seguirá los objetivos planeados de acuerdo a la estrategia de crecimiento en la industria mexicana y presentará nuevos modelos.

Daimlerchrysler, la tercera grande de Estados Unidos ha manifestado siempre su interés por preservar la lealtad de sus consumidores y espera que el gusto del consumidor por nuevos modelos cimiente la lenta pero continuada recuperación que experimenta el Grupo Chrysler desde hace meses.

Las empresas de origen japonés establecidas en México han sido impulsadas por el vigente Acuerdo de Asociación Económica entre México y Japón. Para México resulta beneficioso tomar ventaja de la experiencia de los japoneses, se podrían obtener

beneficios tales como la transferencia de tecnología avanzada y el “know how”, la capacitación técnica, la profundización de las cadenas productivas y el desarrollo de las industrias de proveeduría automotriz.

El compromiso de Nissan es la satisfacción de sus clientes y se esfuerza con diligencia en aumentar su base de consumidores, contribuyendo al progreso y al enriquecimiento de la sociedad. El éxito de Nissan se refleja en su reporte de sustentabilidad en el 2005, motivo por el cual fue premiada, así como por su informe de medio ambiente.

Sus operaciones internacionales, ingeniería y tecnología de punta, así como su capacidad de cambio e innovación tecnológica han posicionado a Honda como una de las mejores empresas y sus cifras lo demuestran en las diversas variables estudiadas.

A Toyota la definen características tales como producción tan rápida y exigente como los caprichos de los consumidores, rentable y al menor costo posible. A pesar de su reciente ingreso a nuestro país, ha sorprendido con los resultados obtenidos.

Es importante mencionar que la industria automotriz europea aún no acaba de medir los alcances de sus propios recortes laborales y operativos pero sigue anunciando inversiones en México.

Renault y BMW, las cuales producen dos modelos en México cada una, (estas empresas no son tomadas en cuenta por la Asociación Mexicana de la Industria automotriz en todas sus estadísticas y demás variables), parecen no tener planes de inversión a mediano plazo.

También es el caso de las empresas: Peugeot-Citróen y Fiat porque aún no lo consideran un mercado relevante o porque tienen planes menos ofensivos para entrar al mercado norteamericano. La penetración a EU es difícil, en general tienen vehículos y volúmenes pequeños y hasta ahora no poseen una estrategia firme para ese destino.

Para Volkswagen, la calidad es el único camino para garantizar el éxito de la organización; su programa de For Motion, cuyo objetivo consiste en contrarrestar la baja en la demanda de automóviles y las condiciones actuales de la economía mundial le han permitido posicionarse en un lugar privilegiado en la industria automotriz mexicana.

De acuerdo a la producción total anual por empresas, se determinó que General Motors ocupa el primer lugar mostrando una notable ventaja sobre sus competidores.

En cuanto a las exportaciones, los lugares que ocupan las empresas son los mismos debido al antecedente en producción, el único cambio es de Volkswagen y Nissan, cuyos lugares se cambiaron de tercero a segundo y simultáneamente.

Cabe destacar que en ventas, el primer lugar lo sigue asumiendo General Motors, y posteriormente se encuentran Nissan, Ford Motor, Volkswagen, Daimlerchrysler, Honda y Toyota.

Para una mejor obtención de resultados en cuanto a variables homogéneas de las empresas establecidas en México se refiere, se decidió elaborar una tabla con tres variables: los empleos que han generado, su participación en el PIB del sector automotriz y su contribución a la inversión extranjera directa. En el 2005 se generaron 35,000 empleos directos y 10,000 indirectos. En el 2006 se esperan 11,500 empleos directos y 2,000 empleos indirectos. En cuanto a su contribución al PIB del sector automotriz que en total es del 7.5%, Honda favorece a esta variable con un 1.97% ocupando el primer lugar, en segundo lugar se encuentra Daimlerchrysler con 1.61%, sigue Volkswagen con 1.58% y en los siguientes lugares se encuentran General Motors, Toyota, Ford y Nissan. Para el periodo 2005-2007, se espera una inversión de 9,533 mdd.

Para complementar la información de empresas del sector terminal, se analizó al sector autopartes, en términos de su importancia dentro de la industria manufacturera las autopartes constituyen el segundo producto de mayor exportación del sector manufacturero, sólo después de los vehículos.

Este sector ha mostrado un crecimiento de más de 186% en tan sólo 11 años. México es el tercer proveedor de autopartes más importante para Estados Unidos, después de Canadá y Japón. El sector de autopartes contribuye con el 41% del empleo sectorial. En cuanto a su producción, el sector de autopartes ha mantenido un crecimiento continuo desde 1994 hasta el 2005.

Las empresas productoras de autopartes tienen la oportunidad de convertirse en proveedoras de las armadoras instaladas en México y de esta forma disminuirían las importaciones. Todavía hay un gran número de importaciones, las cuales representan oportunidades importantes tanto para fabricantes de autopartes como para proveedores de esta industria. Por otro lado, el contrabando de autopartes, que en particular provienen de China, Vietnam, Taiwán y Tailandia, se mantiene como el principal problema que enfrenta este sector productivo.

Se analizaron factores económicos que impactan a la industria automotriz, entre los elementos estudiados se encuentran: la competitividad, la inversión extranjera directa, los tratados comerciales, riesgo país, riesgo político, riesgo económico y por último se estudió el caso China y su relación con México en la industria automotriz. México se posiciona en el lugar número 60 de competitividad en los negocios de 116 países que forman parte del análisis realizado por el Foro Económico Mundial. El índice de crecimiento en el 2004 fue de 55 y para el 2005 disminuyó siete puntos, colocándose en la posición 48.

Para la protección de los inversionistas y para mejorar la imagen de México ante otros países con respecto a su competitividad, se creó la Ley Federal de Competencia Económica con el objetivo de que regulara el establecimiento de monopolios y las prácticas monopólicas en México.

Por su parte, el Depósito Fiscal, PITEEX y ALTEX son programas que facilitan el desarrollo del sector automotriz en México. El primero es un régimen aduanero que permite la importación de material productivo, refacciones y autos sin el pago de los impuestos de importación en la aduana de entrada. PITEEX, programa que fomenta las exportaciones y por el cual las compañías importan temporalmente activos (medios para el proceso productivo y sus refacciones) sin el pago de IVA. Al contar con el registro ALTEX, se les otorga a las compañías el beneficio de recibir la devolución del IVA en un plazo menor al señalado por la ley.

En el Índice Regional de Transparencia Presupuestaria 2005, las áreas mejor evaluadas de México fueron Información sobre criterios macroeconómicos, atribuciones y participación del legislativo, calidad de la información y estadísticas en general.

El siguiente factor que se analizó fue la inversión extranjera directa, después del análisis se llegaron a las siguientes conclusiones: algunas de las razones por las que las grandes corporaciones internacionales se trasladan a territorio mexicano es para utilizarlo como plataforma para el lanzamiento de nuevos productos; de esta manera aprovechan su cercanía a los Estados Unidos de Norte América, su mano de obra certificada y barata, la facilidad para entrar a mercados latinoamericanos, la legislación ambiental flexible, la materia prima a bajo costo y la situación de los Sindicatos que aceptan más horas de trabajo y producción.

Por otro lado, para lograr una consolidación de la industria nacional se determinaron los beneficios que obtienen las transnacionales y el gobierno mexicano. Las ventajas ofrecidas por las transnacionales son: conocimiento a fondo de la industria

y los mercados, el capital, las habilidades de gerencias y administrativas, tecnología, canales de distribución, conocimientos de las preferencias de los consumidores y la generación de empleos. Las ventajas ofrecidas por el gobierno mexicano son la infraestructura, el mercado interno, la materia prima, acceso barato a los recursos naturales, reducción de aranceles, simplificación de trámites gubernamentales e impuestos reducidos.

Al mes de septiembre de 2005 se contaba con el registro de 642 empresas con inversión extranjera directa en la industria automotriz. Con relación al país de origen de las empresas, Estados Unidos participa en la inversión extranjera directa con un 64%, Bermudas, Dinamarca, Reino Unido y Panamá son los países con menor participación en la IED en este sector, con menos del 1%.

Entre enero de 1999 y septiembre de 2005, las empresas de la industria automotriz invirtieron en México 11,208.9 millones de dólares, cantidad que equivale al 21.6% de la IED total efectuada en ese lapso por el total de empresas con capital foráneo ubicadas en el sector manufacturero.

El sector automotriz y autopartes ocupa la primera posición en cuanto al monto de inversión japonesa neta anunciada entre 1997 y 2005, al registrar un valor de 3,716.25 millones de dólares, 44.4% del total.

Cabe mencionar la existencia de un programa de competitividad para la industria automotriz, este esquema busca que hacia el 2010 México alcance una producción anual de cuatro millones de unidades, requiriendo inversiones de alrededor de 20 mil millones de dólares, para lo cual es necesario realizar un ajuste fiscal.

Hay que destacar que a pesar de que se están procurando muchos proyectos para atraer la inversión, la Unión Europea advirtió en México que sin reformas, principalmente en el sector energético, las empresas interesadas en invertir en el país buscarán colocar sus capitales en otras naciones. También hay que garantizar las condiciones que todo inversionista espera hoy en día: certeza legal, reglas claras, transparentes y equitativas para los participantes y procesos administrativos justos y eficientes, respetando siempre el interés nacional y la protección y el patrimonio nacional.

En cuanto a las proyecciones de la industria automotriz se refiere, se determinó que en ella se invertirán durante el 2006, 3,064 millones de dólares para modernizar instalaciones, líneas de producción y ampliar sus mercados, con ese monto se estima

generar 30,000 empleos. México tiene la oportunidad de atraer mayores inversiones y convertirse en el centro manufacturero automotriz más grande de América Latina,

En el entorno actual, es necesario impulsar el crecimiento del mercado interno a través de medidas concretas como disminución de las cargas fiscales contenidas en el precio de los vehículos, y diseñar las políticas públicas que determinen claramente la eliminación de las importaciones ilegales de vehículos usados.

Otro factor determinante para la industria automotriz mexicana: los tratados comerciales que mantiene México con otros países.

Una cuarta parte del comercio en América del Norte se encuentra en el sector automotriz, más de 400 millones de dólares estadounidenses cada día para tener una mejor idea. A tan sólo un poco más de diez años de la entrada en vigor del tratado, los beneficios para el sector automotriz reflejan una de las historias de éxito más atractivas, con ventas de 20 millones de vehículos cada año. Por mucho, los vehículos y las autopartes representan la mayor parte del comercio intraregional. Por lo que el comercio trilateral en este sector se ha duplicado.

El TLCAN particularmente hizo énfasis en poner fin a las prácticas proteccionistas, el mercado de autos usados en México sin duda tendrá un nuevo giro a partir del 1° de Enero del 2009, fecha en la que se podrán importar vehículos usados provenientes de EU y Canadá. México se comprometió a eliminar gradualmente la prohibición de importar vehículos usados originarios de América del Norte en este periodo de transición.

Si bien los acuerdos pueden llegar a dañar a algunas industrias, la apertura tiene dos tangentes, siendo la primera el fortalecimiento de las empresas de México, lo que será benéfico para contrarrestar la invasión de bienes y servicios extranjeros en el país, permitirá a las firmas mexicanas competir con igualdad de condiciones con las extranjeras. La segunda es el hecho de que en muchos casos las empresas mexicanas dejan de convertirse en rehenes de la tecnología de las empresas extranjeras.

Independientemente de los riesgos que implica para ciertos sectores, los tratados serán benéficos para el país, siempre y cuando exista una política industrial bien planeada que permita disminuir la enorme dependencia de hacia otros países.

Otro elemento a considerar como factor que impacta al sector automotriz es el riesgo país, el cual incluye tres tipos de riesgos: el riesgo político, el riesgo social, y el riesgo económico. En el caso de México, el constante seguimiento establecido entre la comunidad financiera internacional y el gobierno mexicano ha contribuido a reducir la

influencia desfavorable en el riesgo país de factores vinculados a percepciones y expectativas.

Con la creación de la Oficina de Relaciones con el Inversionista en México, se comenzó a producir reportes estadísticos trimestrales dirigidos a la comunidad global de inversionistas con información económica del país. En la medida en que los inversionistas puedan conocer, por esta vía, información económica relevante de los países, es factible esperar una reducción en la volatilidad del Riesgo País asociada a la disponibilidad de mayor información.

Dentro de este riesgo entran en juego factores de análisis de entorno importantes: estabilidad política, estabilidad macroeconómica y fiscal, situación del área geográfica del país, fortaleza bancaria, entre otros. Además, existen otro tipo de factores que influyen en el riesgo del país, como la inflación, liquidez del país, devaluación de la divisa nacional, etc.

El Riesgo político se distingue por el riesgo financiero y comercial al que se enfrentan las corporaciones multinacionales. El Índice de Riesgo Político del 2005, análisis que mide el riesgo político al que se enfrenta un posible inversionista, se basa en fuerzas externas a la industria automotriz, son fuerzas que involucran algún tipo de acción por parte del gobierno.

Por su parte, la organización Transparency International genera un informe llamado Barómetro Global de la Corrupción, herramienta que mide la corrupción en todo el mundo. En este se informó que en el 2005 se denunció a los sistemas políticos y de justicia en todo el mundo como las principales fuentes de corrupción y sitúa a México como un país de “economías de ingresos medio-altos”, en la cual, los partidos políticos son las instituciones más corruptas. Los Partidos Políticos fueron percibidos como las instituciones más corruptas de la sociedad en términos agregados.

La corrupción en el ámbito político y la desaparición del Registro Federal de Vehículos, hacen que se carezca de un registro de datos sobre la existencia de vehículos, lo que ha generado el incremento en la introducción ilegal de vehículos al país. La estimación del número de vehículos que circulan ilegalmente en el país es entre 1.5 y 2.5 millones, lo que ha generado pérdidas a la industria automotriz mexicana por más de cinco mil millones de dólares.

Para combatir estos actos ilícitos, en diciembre del 2000 se aprobó la Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extrajera, la cual busco regularizar los vehículos modelos 1970 -1993. Como otra alternativa para contrarrestar la alta tasa de

automóviles importados ilegalmente, en agosto del 2005 se publicó un decreto a favor de la importación definitiva de vehículos usados provenientes de Estados Unidos y de Canadá.

Haciendo referencia al tema de corrupción, nos pareció pertinente mencionar los autos más robados en el 2005: Nissan encabeza la lista de los autos más robados en México, ya sea por número o frecuencia el Tsuru y el VW Sedán parecen ser los preferidos.

Para efecto de la tesis, se incluyo como otro factor económico que impacta a la industria automotriz al riesgo económico, donde intervienen el petróleo y el tipo de cambio como elementos relevantes.

Dentro de los logros en materia de integración entre México y Centroamérica a través del Plan Puebla Panamá con varios proyectos de infraestructura, lo que se propone para los países de la región, es el abaratamiento de precios de los energéticos, por los que ahora pagan un alto costo.

Es importante retomar el compromiso de una reforma estructural en materia energética, a fin de superar de fondo los problemas que agobian a la planta productiva y le restan competitividad por no contar con precios adecuados.

Hay que recordar que México es el quinto productor del crudo en el mundo, después de Rusia, Arabia Saudita, Estados Unidos e Irán, y no se coloca entre los primeros 25 productores de petrolíferos y petroquímicos. El 30% de la demanda interna de combustibles se cubre con adquisiciones en el exterior y todo esto se debe a la ineficiente producción doméstica.

Vale la pena señalar que México corre el peligro de enfrentar una crisis energética que amenace a su economía. Cifras de Petróleos Mexicanos (PEMEX) vaticinan 30 años de reservas petroleras en el mejor de los casos (y 11 años en el peor) al actual ritmo de consumo y crecimiento de la población mexicana con sus correspondientes necesidades, por lo que es ya el tiempo de pensar e idear las soluciones al ya cercano problema de cómo abastecer las necesidades de energía del país en otra forma.

México requiere fomentar desde ahora el desarrollo de fuentes alternativas de energía, pues de lo contrario enfrentará problemas graves ya que el gas natural llegará a su tope de producción poco después del petróleo.

Entre las estrategias o proyectos que siguen de forma consecuente las empresas de la industria automotriz resaltan las siguientes: Una estrategia de motorizaciones y combustibles destinada a reducir el consumo y las emisiones, además están convencidas de que la rentabilidad de los vehículos aumentará en la medida en que logren reducir su peso, para ellos, junto al uso de variedades de acero más ligeras, adquiere importancia la combinación inteligente de técnicas de montaje, materias primas y procedimiento de fabricación..

Otra de las estrategias es el lanzamiento del Hyundai Coupe, una de las marcas de mayor calidad por la reducción del consumo de combustible y contaminación ambiental, mayor seguridad en calles y autopistas.

Por otro lado, la introducción de los sistemas de 42 voltios necesarios para la conducción híbrida y el sistema de “acelerador electrónico” que podrían reemplazar a los sistemas mecánicos y electrohidráulicos de frenado y dirección, ingresaron en Europa en el 2005. Toyota y Honda, fabricantes japoneses y Ford, han sido los únicos fabricantes que están comercializando vehículos híbridos gasolina-electricidad gracias a tecnologías rivales. Por su parte, los automóviles solares no son los que se estarán conduciendo en un futuro, ya que en realidad no son nada prácticos, son excesivamente caros, complicados y frágiles. Algunas de nuestras recomendaciones fueron la economía del hidrógeno y las energías renovables.

En lo que se refiere a tipo de cambio, la cotización o tipo de cambio se determina por la relación entre la oferta y la demanda de divisas. La demanda de divisas se origina en las transacciones pasivas o débitos de la balanza. A pesar de que el 2004 fue el peor año para las exportaciones del sector automotriz (en base a los años analizados), es el año en el que el peso se ha devaluado más. Por el otro lado, de los años 2001 al 2003 el tipo de cambio no se devaluó de la misma manera que en el 2004, pero las exportaciones fueron importantes por lo que los beneficios para los exportadores y sobretodo para la balanza comercial (superávit) fueron significativos.

Dentro de los riesgos relacionados con la industria automotriz encontramos los siguientes: El incumplimiento por parte de los proveedores ocasionado por huelgas, concurso mercantil o daños a sus plantas, entre otros factores, puede ocasionar una disminución en la producción de automóviles, lo cual pudiera derivar en una disminución en ventas o retrasos en la producción.

La energía eléctrica se coloca como segundo tipo de riesgo ya que es vital para las operaciones del sector automotriz. Actualmente, México no ha llevado a cabo la

reforma estructural en materia de generación de energía eléctrica que asegure el suministro de electricidad para cubrir la creciente demanda en el país. También hay que tomar en cuenta que un aumento sustancial en los precios de la energía podría incrementar los costos de operación de la Compañía en forma significativa, lo cual podría impactar en forma adversa la condición comercial y financiera.

A fin de satisfacer el posible incremento de la demanda en sus productos, las empresas deben ampliar la capacidad de su planta de ensamble o adecuarla a nuevos productos. Las empresas requieren de inversiones de capital significativas en el futuro, la falta de liquidez podría generar un retraso en el crecimiento y en la estabilidad de las compañías.

Otro de los riesgos, es que las compañías están sujetas a leyes y reglamentos en materia de protección al medio ambiente y los recursos naturales, incluyendo, entre otras cosas, el manejo de sustancias y residuos peligrosos, emisiones atmosféricas, descargas de fluidos y seguridad en el medio de trabajo. En México, la normatividad en materia ambiental se ha vuelto cada vez más estricta. La violación a dichas leyes y disposiciones reglamentarias sobre el medio ambiente puede estar sujeta a sanciones graves.

En los últimos años, se ha presentado una baja en la demanda de automóviles a nivel mundial debido a la desaceleración de la economía, y principalmente debido a la desaceleración de la economía estadounidense. Para contrarrestar la baja en la demanda, las compañías pueden tomar medidas necesarias para ajustarse a las condiciones actuales del mercado, tales como negociaciones con proveedores de materiales y reducciones en el número de personal así como la reducción temporal de jornadas de trabajo.

Los acontecimientos en otros países podrían afectar en forma adversa. Las estimaciones a futuro no constituyen una garantía ya que involucran riesgos, incertidumbres y suposiciones.

Los países asiáticos han retomado mucha fuerza en el ámbito mundial y su dominio en los diversos mercados no tiene límite. La importancia que ha retomado China los últimos años se considera como uno de los factores que está impactando altamente al sector automotriz ya que ha aumentado de manera considerable el interés de las empresas multinacionales por establecer sus compañías e iniciar sus operaciones en aquel territorio.

El dominio de los tres grandes en el mercado de autos nuevos de EU está siendo socavado con más rapidez que nunca con los productores asiáticos avanzando más de 10 puntos porcentuales en los últimos cinco años, equivalentes a 1.7 millones de vehículos extra cada año.

El 46.4% de las empresas mexicanas concuerdan que China es una amenaza ya que fabrican productos que compiten con los productos chinos, mientras que el 14.3% ven a China como una oportunidad para hacer negocios.

Existen diversos tipos de retos que según nuestra perspectiva México tiene que considerar al enfrentarse a la imponente situación de China. El creciente desequilibrio comercial con China. En el 2004 el déficit comercial con China ascendió a 14 mil mdd, mientras que el superávit con Estados Unidos ascendió a 55.5 mil mdd ese mismo año. El segundo es el dinamismo económico de China que la ubica actualmente como la séptima economía del mundo por valor de PIB, estimado en 1,316 miles de mdd para 2005, mientras que México ha pasado a ocupar el doceavo lugar.

China ofrece un bajo costo de mano de obra de aproximadamente entre 40 a 60 centavos de dólar por hora, hecho que lo hacen más competitivo que México en los mercados internacionales, además de las ventajas competitivas para atraer inversión y exportar.

Existe una fuerte competencia local e inadecuada red de distribución en nuestro país. Aún después de su adhesión a la OMC en el 2001, China mantiene aranceles elevados en algunos bienes. Con respecto a sus exportaciones a los Estados Unidos, a partir del 2003 China desplazó a México como segundo proveedor y además se colocó como el segundo proveedor de México. Otro de los riesgos es el hecho de que en el periodo 2004-2006 se prevé que China duplique su capacidad de producción en bienes como acero, cemento, maquinaria textil, automóviles y aluminio.

Por su parte, las oportunidades de México en su relación con China son que este país tiene un mercado en continuo crecimiento que está experimentando transformaciones económicas, modificaciones en su estructura comercial y que se encuentra aun en un proceso de apertura de su mercado, lo que permitirá importantes oportunidades de negocios.

Al mismo tiempo representa un mercado potencial de más de 1 mil 500 millones de consumidores, de estos, se estima que aproximadamente 300 millones son consumidores de ingresos medios a elevados.

6.2 *Recomendaciones*

Basándonos en toda la información que tuvo que ver con el desarrollo y la situación actual de las empresas del Sector Terminal y la influencia que han tenido los factores económicos en la industria automotriz, y para que México pueda competir contra el hecho de que muchas empresas que ensamblan automóviles en el país dirijan su inversión a otros países, en especial a países asiáticos que ofrecen costos de producción más bajos y mano de obra barata, lo que se tiene que hacer son varias modificaciones en los factores económicos que tienen relación directa con la industria automotriz.

A continuación se presentaran nuestras recomendaciones, enfocadas a las modificaciones que tienen que realizar tanto las organizaciones que influyen directamente los factores económicos como las empresas que conforman la industria automotriz, para que éstas empresas puedan mejorar su desempeño y tengan un impacto positivo en la sociedad y en la economía nacional.

En lo que se refiere a la competitividad, México debe mejorar la posición que tiene en el Reporte Global de Competitividad creado por el Foro Mundial Económico. Este reporte analiza la competitividad de 116 días países y México ocupa la posición número 60. Se debe aumentar el nivel educativo que obtienen los ciudadanos, una población con una educación de calidad es una oferta laboral más atractiva para los inversionistas; personas mejores preparadas no necesitan inversión en capacitación extra por parte de las empresas.

Se necesitan mejores vías de comunicación, esto significa que debe aumentar la inversión en infraestructura carretera, esto permitiría ofrecer condiciones favorables para el fortalecimiento del mercado nacional, y como consecuencia lógica, serían cada vez más las empresas interesadas en establecerse en el país.

Lo anterior además de provocar cubrir una región más extensa de la audiencia, ampliaría las redes de distribución, reduciendo costos en ambos casos. Para mejorar la percepción que tienen las empresas extranjeras interesadas en invertir en México, las instituciones gubernamentales deben ofrecer servicios de calidad.

Las diferentes dependencias de gobierno que intervienen en la realización de trámites como son: generación de licencias, registro de propiedades, trámites aduanales,

y pago de impuestos, etc. Deben agilizar los procesos, para que las empresas, nacionales y extranjeras logren obtenerlos de manera rápida.

Se debe crear un marco legal para poder reforzar la protección a la propiedad intelectual que sus autores demandan.

Se debe crear un estado de derecho para que las empresas tengan la certeza de que existen garantías, para poder innovar, dicha innovación permitiría procesos de producción mas eficientes.

También, si empresas nacionales están buscando inversión extranjera, deben de tener en cuenta la manera en que hacen negocios las empresas extranjeras con objetivo de facilitar la negociación, establecer en contratos todas las obligaciones bilaterales correspondientes, y definir la protección que se le ofrece a los inversionistas.

De 155 países, México ocupa la posición 73 en un estudio que mide las características antes mencionadas. Lo que podríamos concluir es que dentro de estos 155 países, México tiene el 47% de posibilidades de que un inversionista opté por invertir en el país.

Con el fin de que aumente la inversión extranjera directa, en especial interés en el sector automotriz, es necesario usar los beneficios que brindan los tratado comerciales; disminuir el riesgo país, político y económico, y saber identificar cuales son los retos y oportunidades que brinda la apertura comercial de México con el resto del mundo.

Es necesario llevar a cabo las acciones necesarias para que disminuya el riesgo país, esto traerá como respuesta una confianza sólida y reducirá la incertidumbre que existe al invertir en México.

El riesgo de no llevar a cabo las acciones necesarias mencionadas en el párrafo anterior y podría causar pérdidas a las ensambladoras, aumentaría el desempleo, y lo peor sería que las plantas de ensamble cerraran y abrieran en otro país.

Se ha mencionado que el riesgo político aumenta gracias a la visión que tienen los inversionistas acerca de la corrupción que existe en los partidos políticos. Es conveniente combatir la corrupción, esto permitirá que la imagen que se tiene de los políticos cambie y aumente la credibilidad en el gobierno. También debemos trabajar para obtener una mejor posición en el ranking mundial, debe mejorar la posición que tiene México en el Índice de Riesgo Político, en el cual ocupa el lugar numero 94 y

tiene una credibilidad del 5.33 puntos, siendo el 10 los puntos de credibilidad más altos que se pueden obtener en este análisis.

El reto que China representa para la economía mexicana es muy grande. China se ha convertido en una gran amenaza para la industria automotriz en el país, ya que ofrece una producción más eficiente y costos inferiores a los de México.

Debemos crear condiciones nacionales adecuadas para aumentar la inversión extranjera y nacional en este sector, lo que provoque derrama económica y contribuya al fortalecimiento de la industria automotriz, ya que por lo que se ha dicho, éste tiene un impacto importante a nivel nacional.

México debe aprovechar los nexos que lo unen con sus socios comerciales y no dejar que China aumente su participación en esos mercados.

La industria automotriz a nivel mundial muestra tendencias que representan retos para las empresas del sector. Entre las transformaciones que demandan atención inmediata de los participantes de la industria automotriz resalta la creciente consolidación de armadoras en el mundo, lo que pone en riesgo a las empresas que tienen mucho de haberse consolidado.

Si bien otras regiones como Sudamérica y los mercados emergentes en Asia experimentarán crecimientos importantes, las empresas deben hallar áreas de oportunidad que permitan otorgar condiciones que solo se presenten en México. En los últimos años las llamadas "Tres Grandes" perdieron 14.4 puntos porcentuales de participación en Estados Unidos, principalmente contra las empresas asiáticas. Esto también se convierte en un problema para las empresas de autopartes nacionales que tradicionalmente han enfocado su producción a las empresas estadounidenses.

La industria automotriz en la región de Norte América ha perdido participación frente a competidores extranjeros. Los principales ganadores, logrando aumentos importantes en aceptación entre los consumidores, son las empresas asiáticas como Honda, Toyota y Hyundai. Este cambio ha impactado al sector nacional de autopartes ya que la mayor parte de su producción como ya se comentó tradicionalmente se vende a empresas estadounidenses.

Vender a los productores asiáticos requiere aprender nuevos esquemas de negociación y abastecimiento, por lo que se les recomienda a las empresas de autopartes, capacitarse para poder vender a empresas asiáticas, ya que su nivel de importancia es cada más alto. Se sabe acerca de la utilización de nuevas tecnologías

asiáticas: autos híbridos, autos eléctricos, celdas de combustible, tecnología diesel y uso de materiales más ligeros.

Pero hay que observar también el lado amable, hay ventajas que ha ofrecido México con relación a sus bajos costos, lo anterior hará muy difícil el desempeño de los proveedores por mantener precios bajos.

Como una forma de competir en estas nuevas condiciones del mercado se proponen algunas líneas estratégicas para las empresas ensambladoras. Se puede contar con una red de abastecimiento desarrollada que permita que los insumos se provean de manera rápida y eficiente. En el sector autopartes mexicano existen en la actualidad algunas carencias de insumos básicos que dificultan la actuación de las empresas. Estas carencias tienen un doble impacto negativo, ya que incrementan los costos de producción al incurrir en altos costos de transportación, y reducen la capacidad de respuesta ante los cambios de producción de las armadoras.

El incremento de capacidades tecnológicas es una acción central para enfrentar los cambios que se avecinan en el panorama de la industria automotriz mundial, así como un elemento de diferenciación de valor.

Las tendencias en la industria a nivel mundial requieren cada vez más un amplio conocimiento sobre la tecnología de proceso, de producto, de materiales, así como de comunicación entre clientes y proveedores.

Fomentar la capacitación del personal para conformar un elemento más de diferenciación a través de valor del los empleados, es el medio para llevar a cabo las estrategias planteadas tanto a nivel industria como a nivel empresa.

Para poder proporcionar una oferta con creciente individualización, la industria del automóvil debe emprender nuevos caminos que le permitan desarrollar vehículos a mejor costo y con mayor rapidez.

La movilidad individual aumentará previsiblemente en todo el mundo. La industria del automóvil debe garantizar a largo plazo esta movilidad del individuo y mejorar, al mismo tiempo, la calidad de estos desplazamientos. Ello supone, sobre todo, reducir las emisiones de dióxido de carbono y gestionar en forma responsable los recursos disponibles, también el aumento de la seguridad de los ocupantes y la mejora del confort y del placer de la conducción son citas ineludibles en la agenda de los fabricantes de automóviles.

Históricamente la industria de autopartes se ha concentrado en abastecer a la industria terminal establecida en México. La producción nacional de vehículos impacta

de manera positiva a la producción de autopartes. El aumento de la producción requerirá de crear las condiciones propicias para atraer la inversión de la industria terminal.

Los programas requeridos incluyen: el desarrollo de infraestructura; la simplificación y desregulación de trámites; el acceso eficiente a energéticos; la integración entre las industrias de Estados Unidos y México.

Es muy importante que todas las acciones combinen los esfuerzos de empresas, gobierno e instituciones académicas para poder obtener resultados positivos para el sector terminal y el de autopartes, elementos que componen la industria automotriz. La vinculación permitirá generar planes integrales y estrategias que facilitarán el desarrollo de la industria. La integración de estos tres agentes ha sido un factor con gran influencia el proceso para mejorar el nivel de conocimiento y competitividad en los países líderes.