

**BBVA**

**BBVA** Bancomer

# **Reestructuración de la Industria Automotriz Norteamericana, Oportunidad para México**

Servicio de Estudios Económicos, México  
Septiembre 2006

## 1. Reestructura de la industria automotriz en EUA

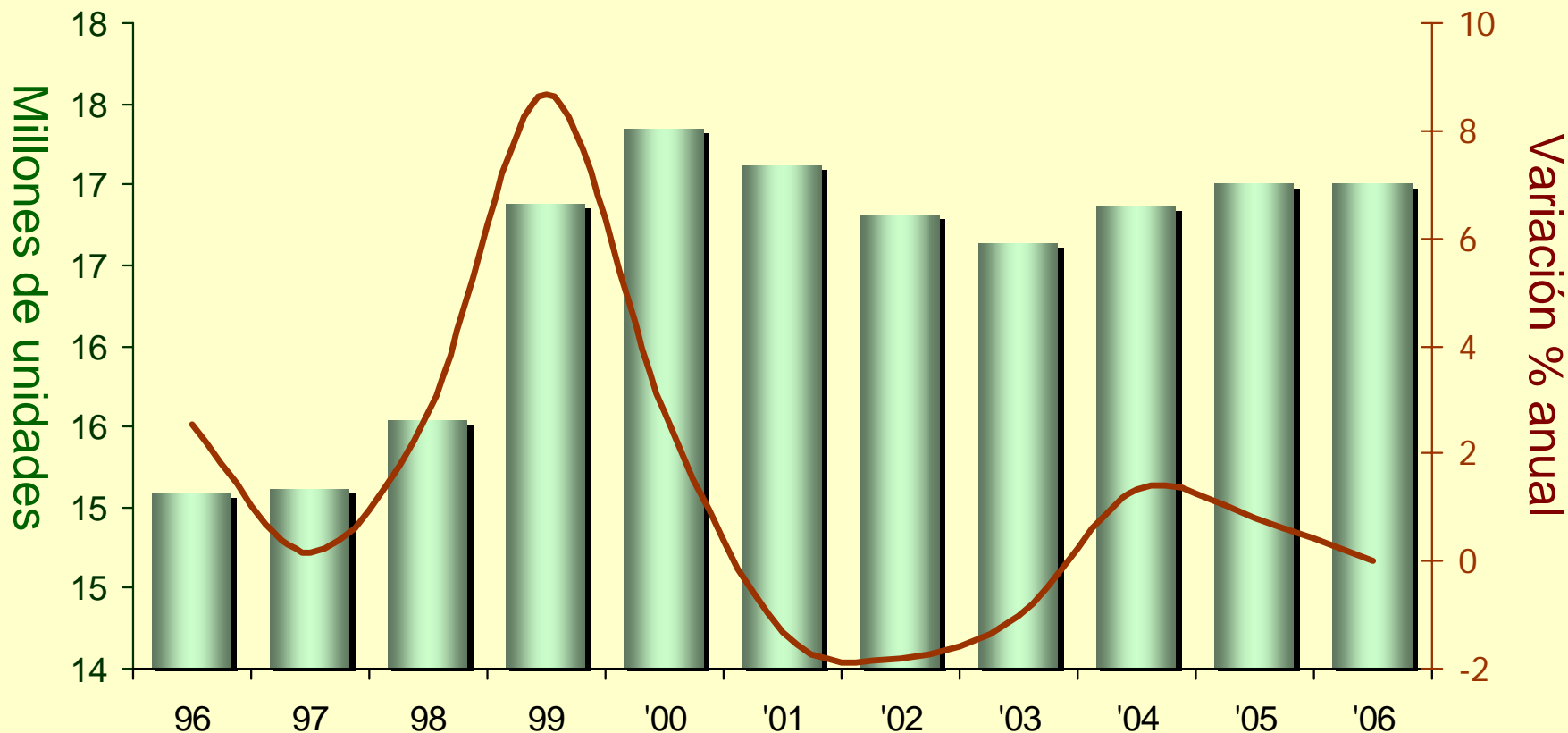
## 2. Evolución de GM y Ford en México

## 3. Reestructura de la industria automotriz en México

## 4. Perspectivas

Las ventas en el mercado interno de EUA han avanzado modestamente en los últimos años

## EUA: Ventas Internas



## La situación de las firmas automotrices norteamericanas es complicada

- **Las armadoras estadounidenses realizan una profunda reestructuración resultado de:**
  - ✓ Pérdida de cuota de mercado en EUA
  - ✓ Fuerte competencia por parte de armadoras asiáticas
  - ✓ Pocos modelos de impacto y fuerte dependencia de las ventas de ligeros (SUV's y camiones ligeros)
  - ✓ Agobio por elevados costos de pensiones y gastos de servicios médicos
  - ✓ Márgenes de ganancia diluidos por guerra de precios

# Los costos de la reestructuración de las armadoras norteamericanas han sido cuantiosos (1)

## La operación de las armadoras en EUA ha enfrentado costos significativos en diferentes ámbitos

### Laborales

- *Buyouts* (liquidaciones voluntarias): eliminación de por lo menos 60 mil empleos en 2006-2008 (reducción de 30%)
- Fondos de pensiones y seguros médicos

### Operativos

- El cierre de plantas norteamericanas antes de 2012
- Depuración de red de distribuidores
- Eliminación de modelos

# Los costos de la reestructuración de las armadoras norteamericanas han sido cuantiosos (2)

## Financieros

- Pérdidas netas y de operación
- Degradación del *rating* de deuda que ha implicado un mayor costo del dinero

## De oportunidad

- Menores recursos disponibles para el desarrollo de nuevos modelos
- Distracción de recursos humanos y económicos para ejecutar difíciles planes de reestructuración
- Degradación del prestigio de la firma y de sus marcas
- Merma en los ingresos por agresivos planes de descuento con el objeto de favorecer la rotación del inventario en piso

# En EUA, las firmas asiáticas han ganado mercado a costa principalmente de GM y Ford

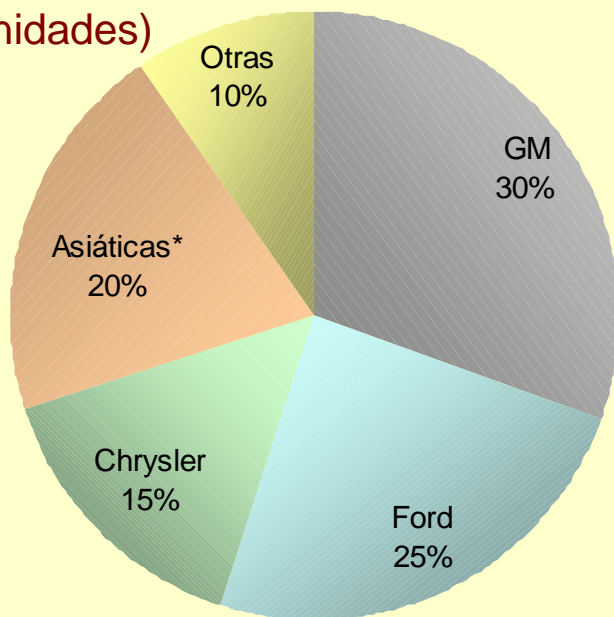
En la última década la penetración de Ford y GM en el mercado interno de EUA ha caído 10pp, mientras las asiáticas han ganado 15pp

## EUA: Ventas internas por empresa

(Participación % respecto al total)

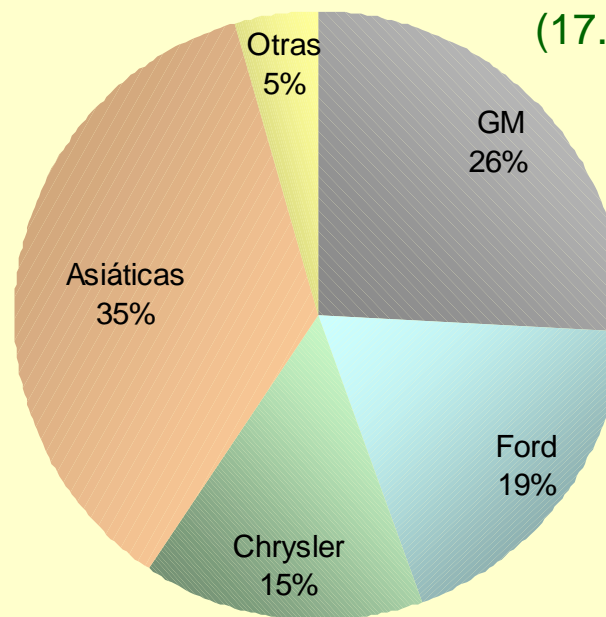
**1997**

(15.5 mills. unidades)



**2006\*\***

(17.0 mills. unidades)



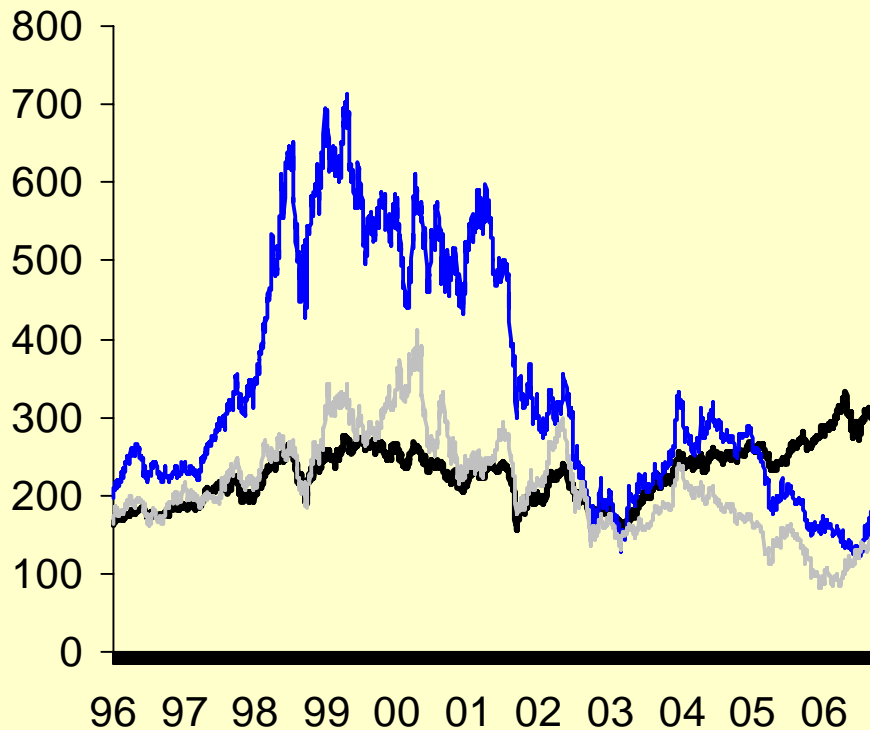
\* Incluye firmas japonesas y coreanas \*\* estimado con datos de enero-agosto

# Los mercados reflejan el deterioro de la posición financiera de ambas empresas

## Dow Jones

(1992=100, último dato sep 27 2006)

— Sector — Ford — GM

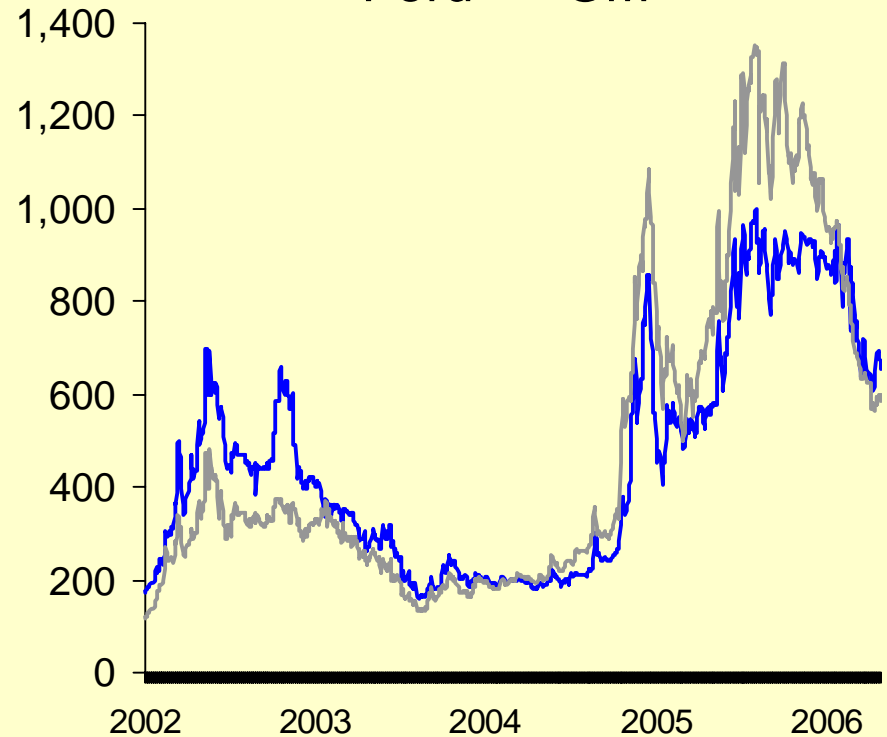


Fuente: Bloomberg

## Par CDS Spread 5 años

(pbs , último dato sep 27 2006)

— Ford — GM



# Índice

1. Reestructura de la industria automotriz en EUA

**2. Evolución de GM y Ford en México**

3. Reestructura de la industria automotriz en México

4. Perspectivas

# Ford

La firma cuenta con una capacidad instalada en México de 414 mil vehículos y 315 mil motores anuales\*

## Planta de motores, Chihuahua, Chih.

**Productos:** Motores (Duratec 14 de 4 cilindros)

**Capacidad de operación:** aprox. 315 mil motores

**Empleados:** 773 personas (2004)

## Planta de ensamblado y estampado, Hermosillo Son.

**Productos:** Autos (Ford Fusión, Mercury Milan y Lincoln Zephyr)

**Capacidad de operación:** aprox. 305 mil vehículos anuales

**Empleados:** 2,100 personas (2004)

## Planta de ensamblado, Cuautitlán, Edo. de Méx.

**Productos:** Autos (Fiesta Ikon, Ford Fusion, Lincoln Zephyr, Mercury Milan)

Camiones ligeros (F-150 Pick Up, 250, 350, 450, 550; H215, LFC)

**Capacidad de operación:** aprox. 114 mil vehículos

**Empleados:** 866 personas (2004)

\* Esto indicaría que con la producción actual sólo está utilizando alrededor de la mitad de su capacidad instalada

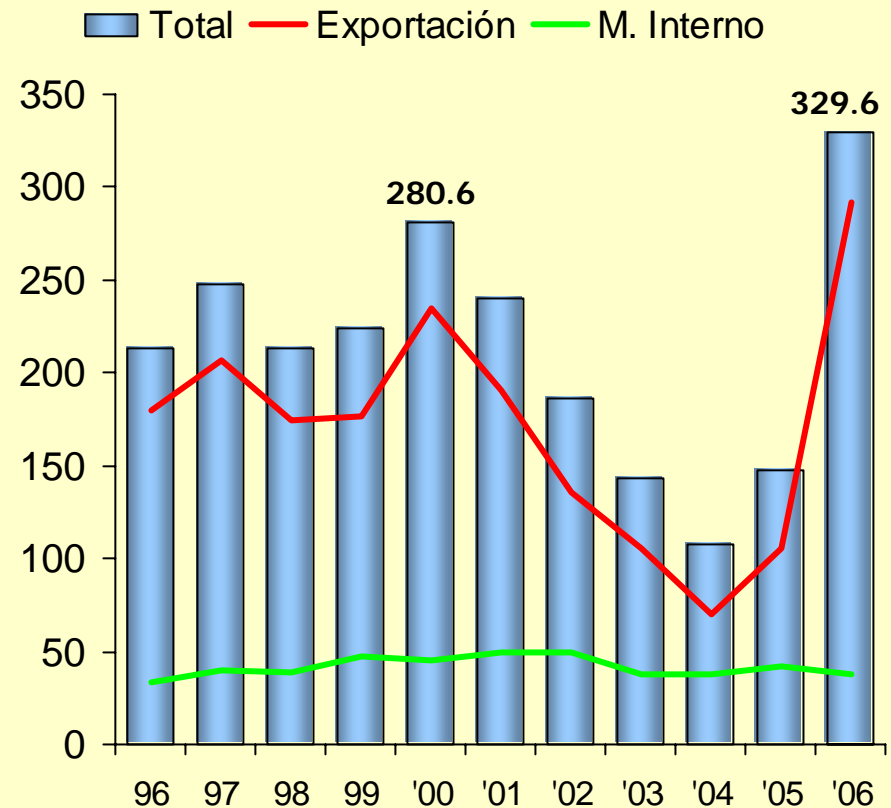
**Nota:** Según información periodística, Ford emplea actualmente más de 5,500 personas

# Ford

## Situación en México

- Durante 2004 Ford invirtió 2.0 mmd para la modernización de su planta en Sonora, de los cuales 1.2 miles fueron para montar una planta flexible capaz de producir tres modelos de tres marcas distintas para exportación y 800 millones para el desarrollo de proveedores
- La inversión realizada permite estimar que los niveles de producción y de exportación calculados para 2006 puedan superar la cifra alcanzada en 2000

### Ford: Producción Total (miles de unidades)



# Ford

Contribuye con 17% de la producción nacional y 19% de las exportaciones totales de vehículos

## Ford: Producción de Vehículos por Planta

(Unidades)

Enero-julio

**2005**

**2005**

**2006**

### Hermosillo, Son.

**Autos**      87,612      22,332      155,317

### Cuautitlán, Edo. de Méx.

**Autos**      7,805      4,831      3,413

**C. Ligeros\***      52,212      26,711      28,914

**Total**      60,017      31,542      32,327

\* Para pasajeros (SUV's, minivans), transporte de mercancías (Van) y camiones con peso bruto vehicular menor a 6.3 toneladas (Pick Up's)

- Los vehículos producidos en su planta en Sonora han tenido buena aceptación en el mercado de EUA
- De 2005 a 2006 incrementaron sensiblemente su participación dentro de las ventas de Ford en EUA



Exportaciones\* como %  
de ventas de Ford en EUA

**2005**

**2006**

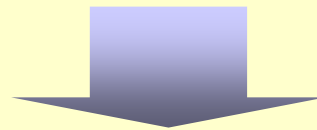
13%

22.5%

\* Ford Fusión, Mercury Milan y Lincoln Zephyr

¿Inversión por 9 mil millones de dólares en México para el periodo 2006-2008?

- **Los planes de inversión en el futuro aún no son claros:**
  - El vocero de la firma señaló que fueron inexactos los reportes que indican que la inversión en México alcanzaría los 9.2 mmd, monto que incluía la construcción de una nueva planta de bajo costo.
  - Se limitó a anunciar que sólo invertirían para modernizar sus tres plantas en México para adoptar nuevas tecnologías (autos híbridos, por ejemplo) y fortalecer su presencia en el mercado. No precisó montos.



**Inversiones cuantiosas de Ford en México son poco probables en el corto y mediano plazos**

## Cuenta con una capacidad instalada de 540 mil vehículos anuales

### Planta de estampado y ensamblado (Ramos Arizpe Coah.)

**Productos:** Autos (Chevy)

Camiones ligeros (HHR, Redezvous)

**Capacidad de operación:** aprox. 240 mil vehículos anuales

### Planta de ensamblado y estampado (Silao, Gto.)

**Productos:** Camiones ligeros (Suburban, Avalanche, Escalade)

**Capacidad de operación:** aprox. 250 mil vehículos

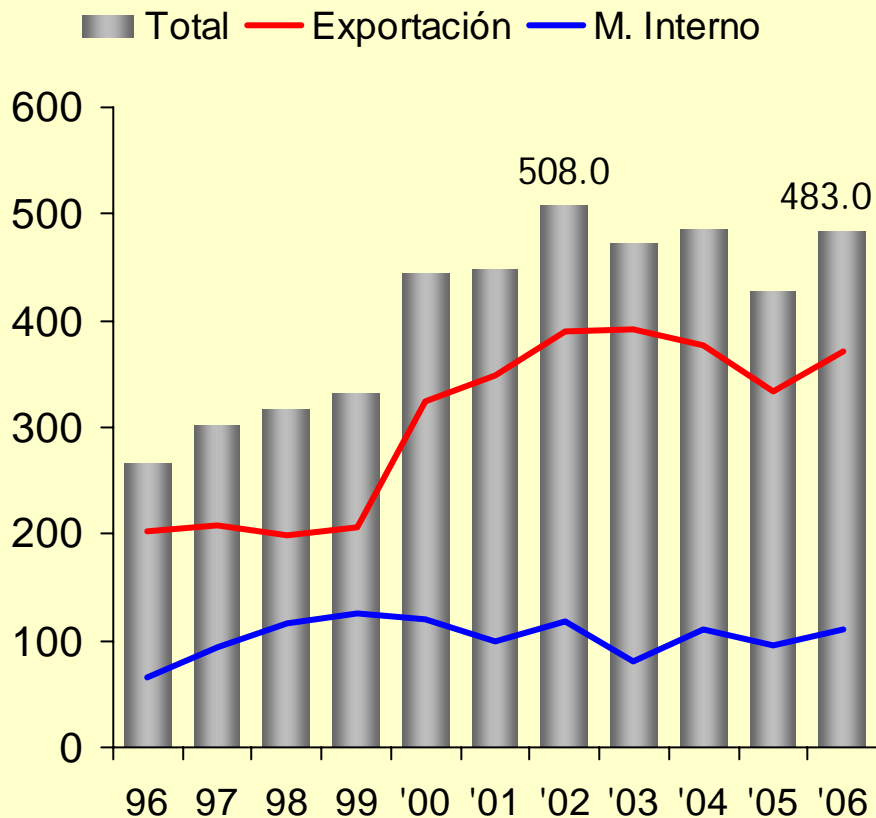
### Planta de ensamblado (Toluca, Edo. de Méx.)

**Productos:** Camiones ligeros (Silverado y Kodiak)

**Capacidad de operación:** 50 mil vehículos

**GM: Producción Total**

(miles de unidades)



- Sus plantas producen en general con un nivel alto de utilización de la capacidad instalada (90%)
- La mayor parte de la producción –cerca 3/4 partes– se orienta al ensamble de vehículos ligeros destinados al mercado de EUA y Canadá, principalmente

# GM

Contribuye con 25% de la producción total de vehículos en México y con 28% de las exportaciones

## GM: Producción de Vehículos por Planta

(Miles de unidades)

		<u>Enero-julio</u>	
	<i>2005</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
<b>Ramos Arizpe, Coah</b>			
Autos	151.9	91.4	64.6
C. ligeros*	59.5	29.0	30.5
<b>Total</b>	<b>211.4</b>	<b>120.4</b>	<b>95.1</b>
<b>Silao, Gto.</b>			
C. Ligeros*	163.3	101.5	65.8
<b>Toluca, Edo. de Méx.</b>			
C. Ligeros*	64.0	9.3	72.6

\* Para pasajeros (SUV's, minivans), transporte de mercancías (Van) y camiones con peso bruto vehicular menor a 6.3 toneladas (Pick Up's)

La concentración en la producción de vehículos ligeros (más de 90% se exporta) es un riesgo latente debido a que el consumidor norteamericano ya está reaccionando adversamente ante los persistentemente elevados precios de la gasolina

- A pesar de que las ventas en el mercado de EUA durante enero-julio de 2006 se redujeron 16.8%, la participación de las exportaciones de GM México, aunque modestamente, aumentó

## GM México

(Exportaciones como % de ventas de GM en EUA)

	<u>2005</u>	<u>Ene-jul</u> <u>2006</u>
<b>C. ligeros</b>	9.8%	10.4%

## Nueva planta en San Luis Potosí e inversiones varias en las fábricas existentes para ensamblar nuevos modelos

- **En la planta de San Luis Potosí se realizarán inversiones por 650 millones de dólares entre 2006 y 2008**

- Fabricará vehículos compactos para el *mercado interno*
- La construcción de la nueva planta ya inició y comenzará operaciones en 2008
- Tendrá una capacidad para producir 160 mil vehículos y empleará a 1,800 personas

- **Inversiones con montos no especificados**

Ramos Arizpe, Coah.: instalará una nueva línea de ensamblado para diversificar su producción de autos de lujo. Ensamblará un nuevo Cadillac BRX y el Sab 9-4x



**Inversiones cuantiosas de GM en México son poco probables en el corto y mediano plazos**

# El principal impulso para las mayores ventas de Ford y GM proviene de la demanda externa

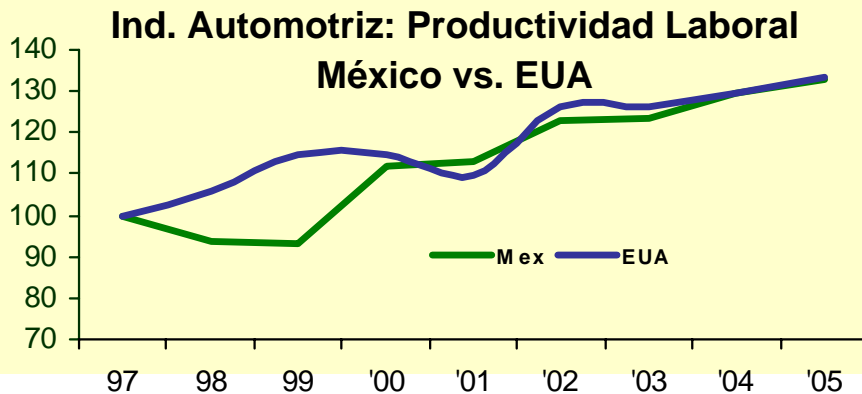
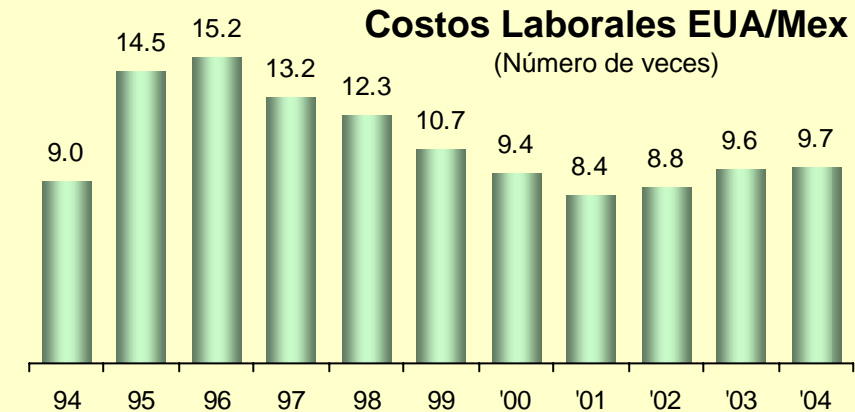
## Producción

	Total		Mercado interno		Mercado externo	
	1997	2006e	1997	2006e	1997	2006e
<b>Total</b>	<b>1,339.3</b>	<b>1,927.8</b>	<b>353.6</b>	<b>379.2</b>	<b>984.4</b>	<b>1,548.6</b>
Ford	247.4	329.6	39.7	39.8	206.4	331.2
GM	300.9	483.2	91.4	84.9	209.5	399.1
<b>GM y Ford</b>	<b>548.3</b>	<b>812.8</b>	<b>131.1</b>	<b>124.7</b>	<b>415.9</b>	<b>730.3</b>
<i>Part. %</i>	<i>40.9</i>	<i>42.2</i>	<i>37.1</i>	<i>32.9</i>	<i>42.2</i>	<i>47.2</i>

## Ventas

	Mercado interno		Mercado externo	
	1997	2006e	1997	2006e
<b>Total</b>	<b>482.1</b>	<b>1,061.4</b>	<b>983.0</b>	<b>1,518.4</b>
Ford	95.1	170.9	207.1	292.2
GM	143.3	231.9	207.8	419.8
<b>GM y Ford</b>	<b>238.4</b>	<b>402.8</b>	<b>414.9</b>	<b>712.0</b>
<i>Part. %</i>	<i>49.5</i>	<i>37.9</i>	<i>42.2</i>	<i>46.9</i>

Aunque ambas firmas sólo se han limitado a invertir para modernizar las plantas existentes, ello no hubiera sido factible si México no ofreciera múltiples ventajas



- ✓ Costos laborales muy competitivos: en EUA el salario por hora se paga a 27 dólares vs. 3.5 dólares en México
- ✓ Fuerza de trabajo capacitada y experimentada
- ✓ Larga historia en la producción de vehículos automotores para el mercado de EUA
- ✓ Importante migración de proveedores de autopartes de EUA a México

- ✓ Cercanía geográfica, lo que facilita el exportar vehículos y partes por tren y camión entre ambas naciones ganando en costos y oportunidad
- ✓ Ante la disminución de las preferencias del consumidor norteamericano por vehículos con gran consumo de gasolina, las líneas que se producen en México están ganando mercado
- ✓ Con el TLCAN los autos fabricados en México entran al mercado de EUA sin arancel.
- ✓ México puede embarcar automotores con un arancel bajo o nulo a los países con los cuales se tienen acuerdos de libre comercio

# Índice

1. Reestructura de la industria automotriz en EUA

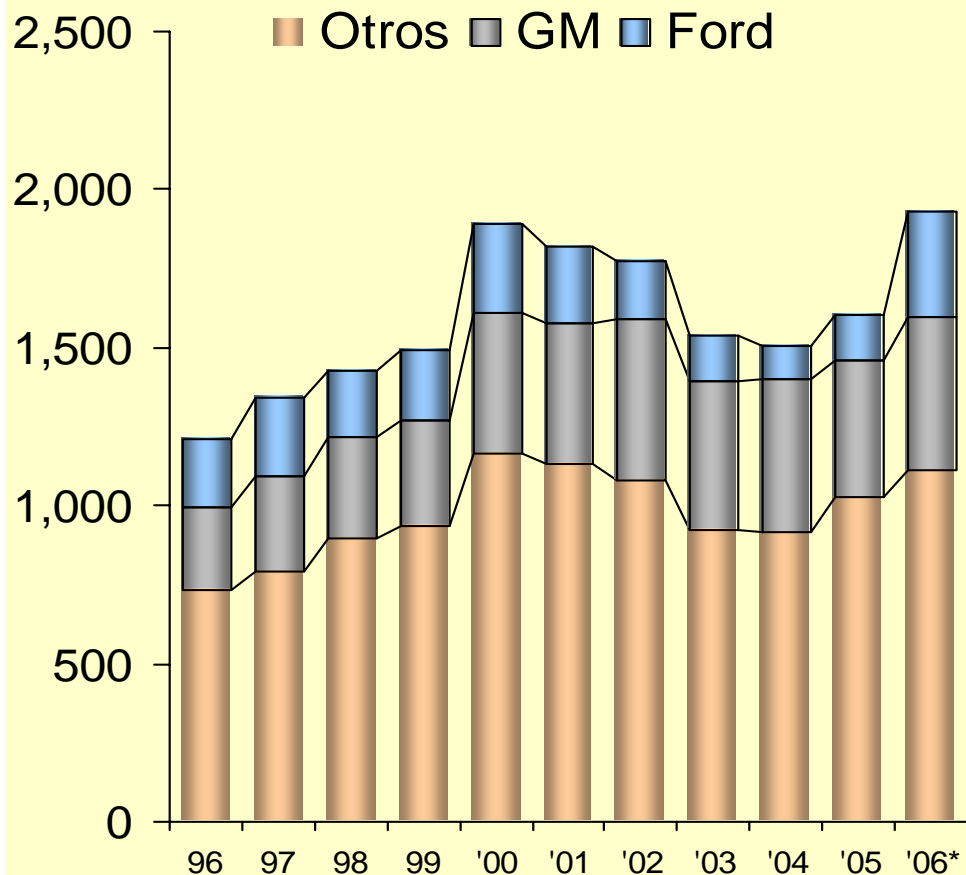
2. Evolución de GM y Ford en México

**3. Reestructura de la industria automotriz en México**

4. Perspectivas

# En México las nuevas líneas de vehículos producidos y las inversiones realizadas han impulsado a la industria

## México: Ensamble de Vehículos (Miles de unidades)



\* estimado

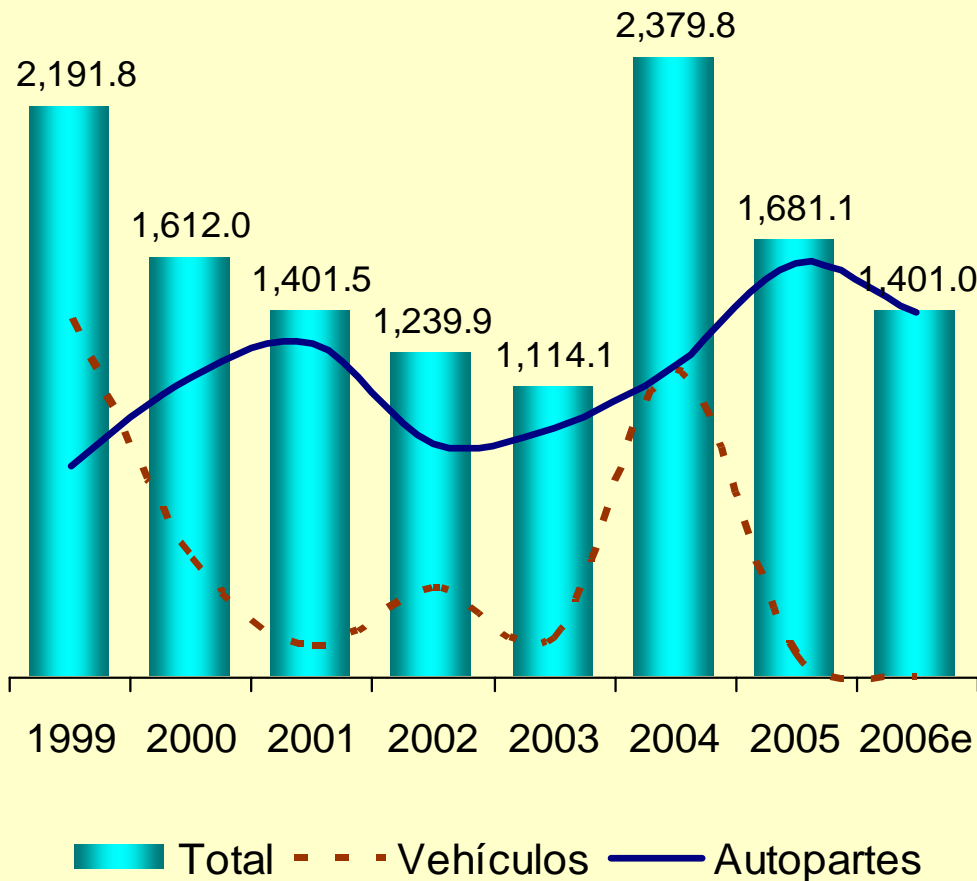
● En 2006 la industria tendrá su mejor desempeño de los últimos 6 años por:

- Se estima que este año la producción de vehículos pudiera alcanzar un volumen superior al de 2000
- La mayor contribución de Ford y GM será el factor de impulso

# La IED en el sector automotriz en México se ha orientado principalmente a la producción de autopartes y en menor medida a la de vehículos

## IED: Industria Automotriz

(Millones de dólares)



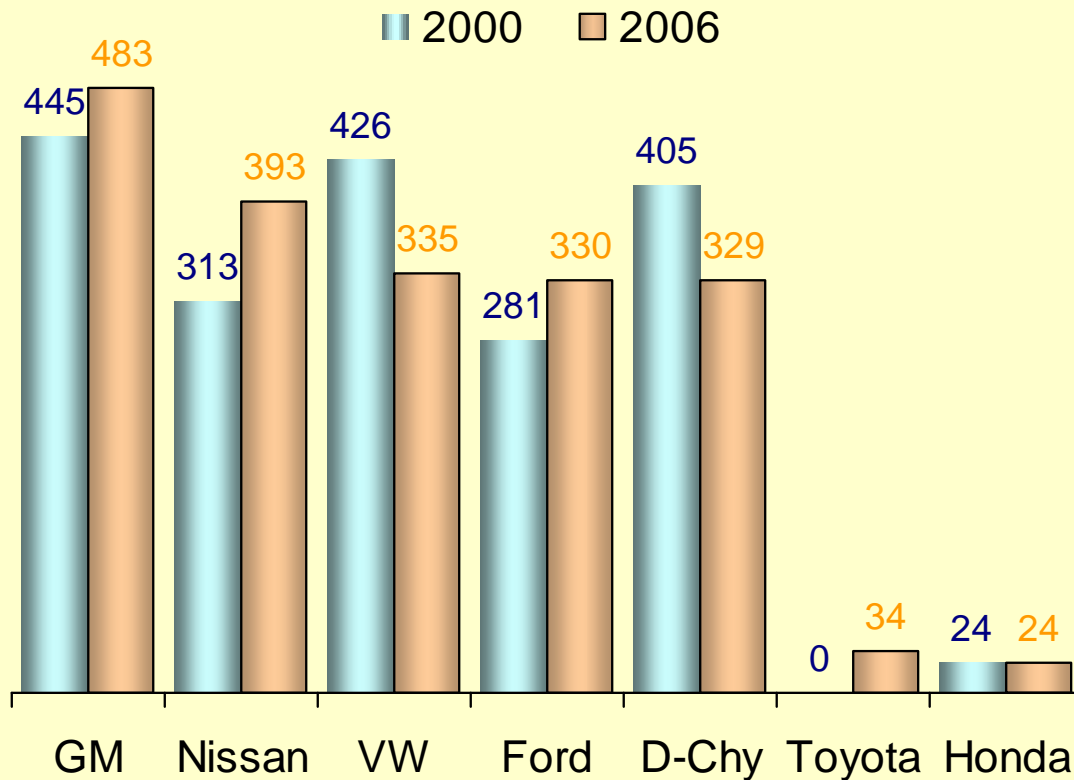
Lo anterior sugiere que la inversión extranjera directa realizada para la producción de automóviles en los pasados siete años se ha orientado principalmente a mantener y modernizar el herramental existente, más que a un aumento significativo de la capacidad instalada

\* Anualizado con datos del 1to6

# La producción actual de todas las firmas ensambladoras mexicanas es semejante a la observada en 2000

## Producción de vehículos por Empresa

(Miles de unidades)

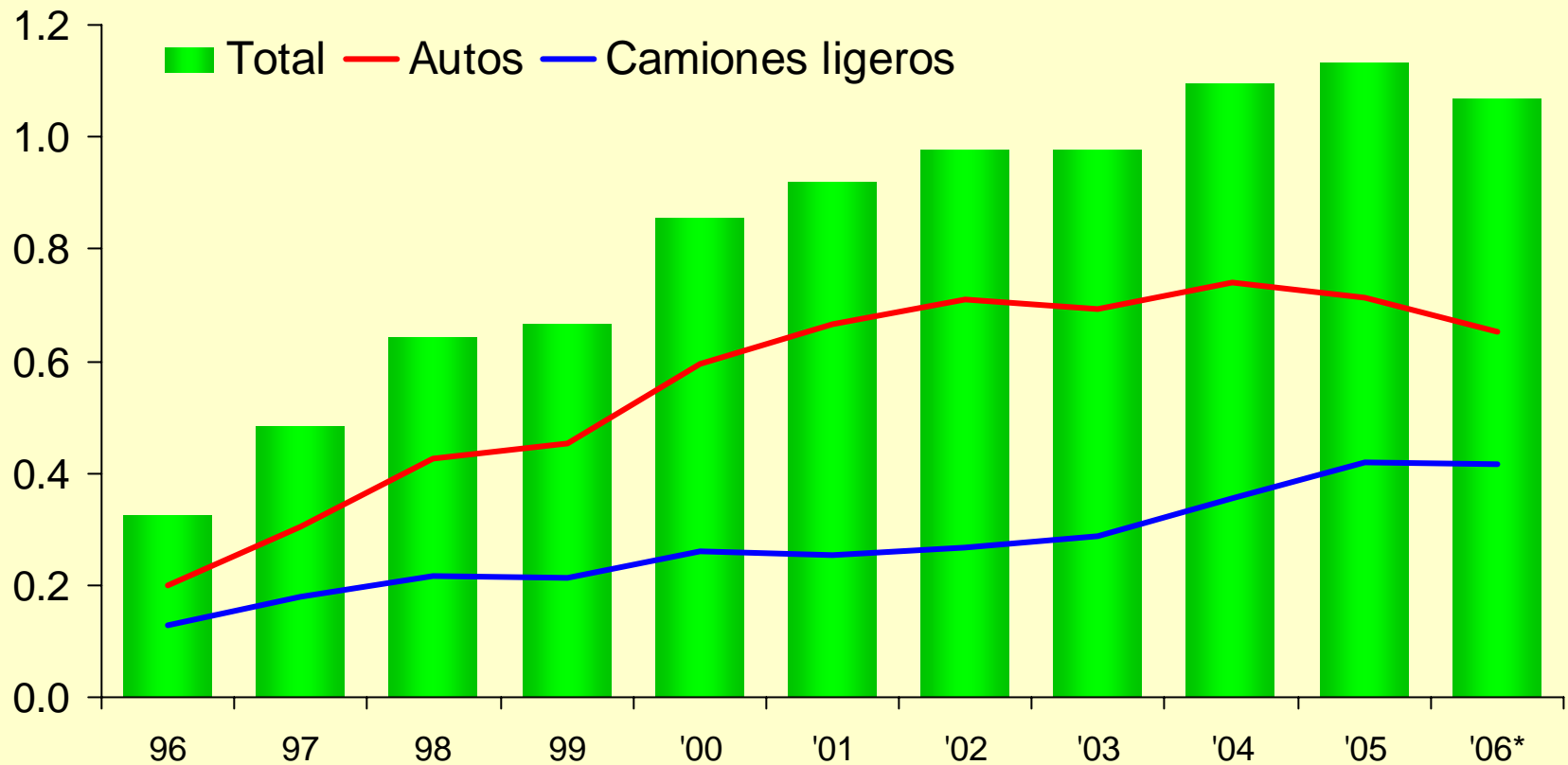


Aunque se observan incrementos en la producción de algunas firmas como Nissan, **GM**, **Ford** y Toyota que ensamblan modelos orientados al mercado de exportación, estos son modestos y no indican grandes beneficios derivados de la migración de procesos de ensamblaje a nuestro país

Las ventas de vehículos en México reflejan desde 2003 la preferencia de los consumidores por los automotores ligeros

## México: Ventas Internas por Segmento

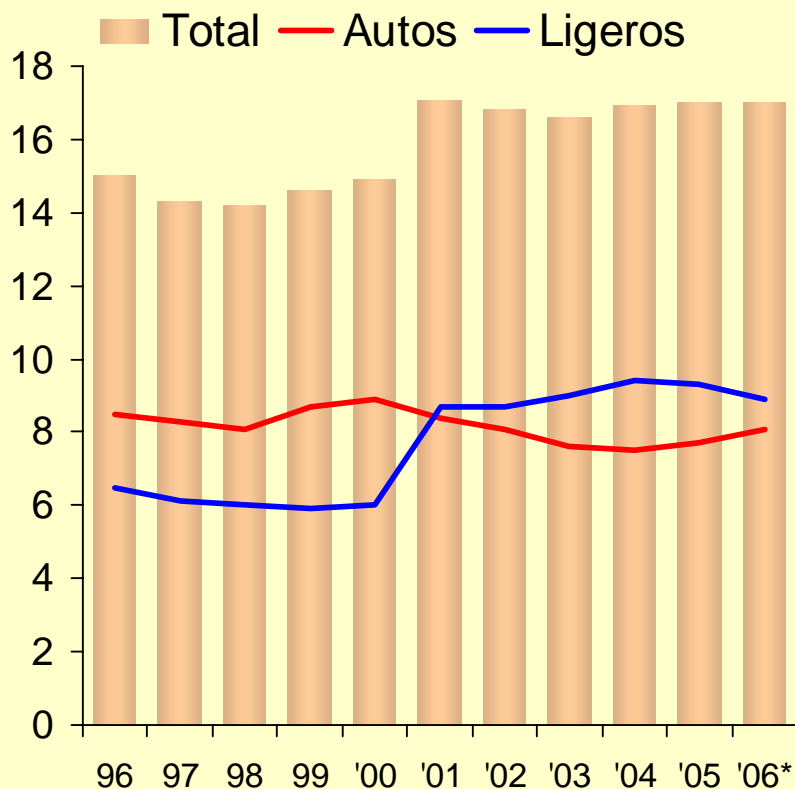
(Millones de unidades)



# El cambio de preferencias de los consumidores de EUA hacia vehículos de menor costo de combustible, se refleja ya en las exportaciones de México

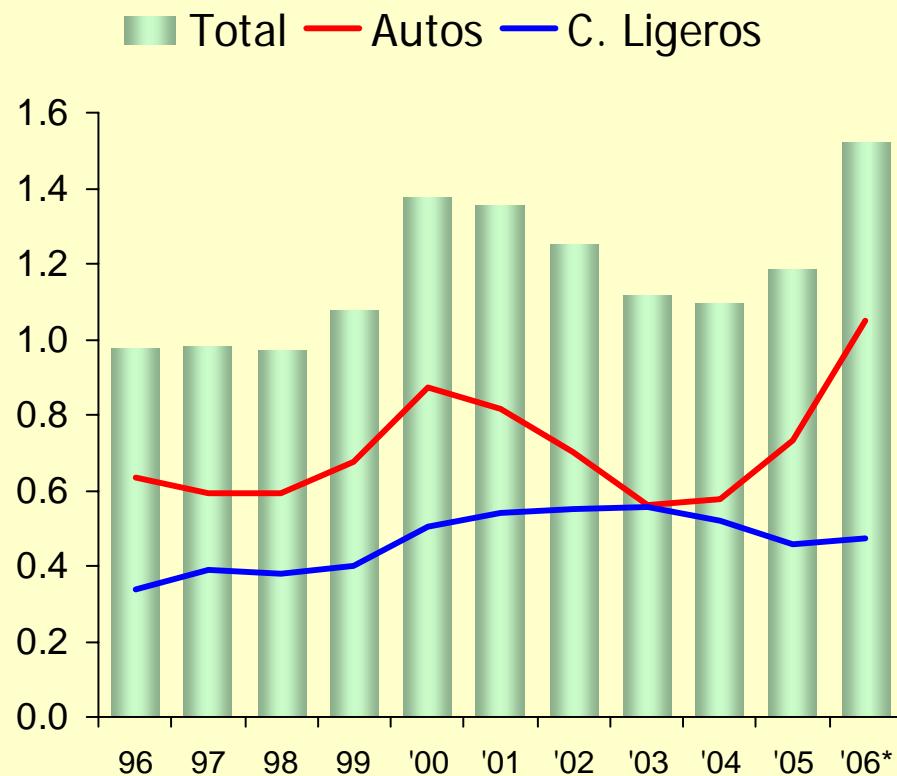
## EUA: Ventas internas

(Millones de unidades)



## México: Ventas de Exportación

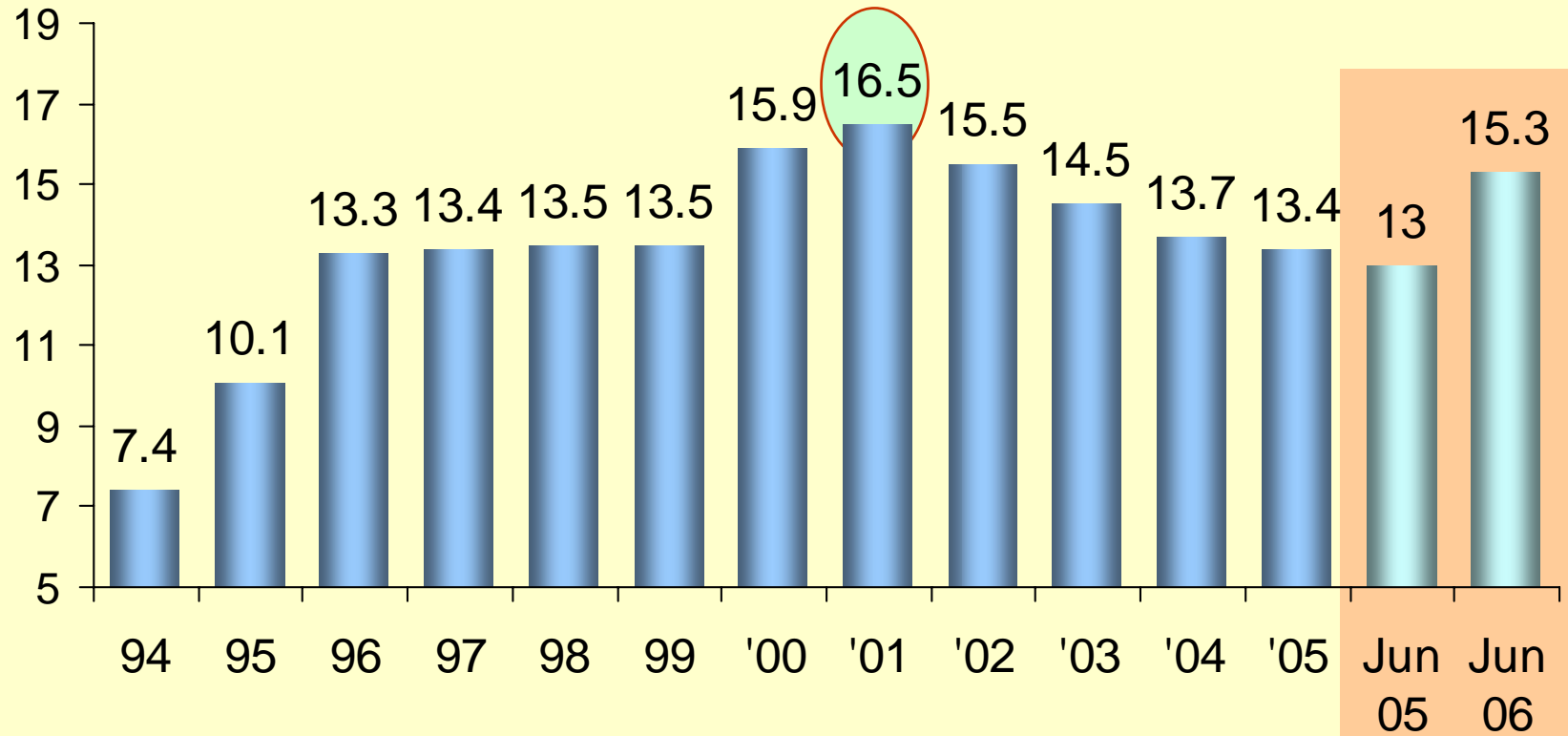
(Millones de unidades)



La participación de las importaciones mexicanas de vehículos en EUA no ha alcanzado los niveles de 2002, sin embargo, este año es muy probable que lo haga

## EUA: Importaciones Mexicanas de Vehículos

(Participación % en el valor total)



# Índice

1. Reestructura de la industria automotriz en EUA

2. Evolución de GM y Ford en México

3. Reestructura de la industria automotriz en México

**4. Perspectivas**

## Corto Plazo

- Es previsible que la industria automotriz en México continúe con la tendencia positiva que muestra actualmente con la exportación como el principal impulso
- Las inversiones realizadas por las armadoras para modernizar las plantas existentes y flexibilizar su producción, permiten adaptar su producción con oportunidad para satisfacer los cambios de preferencia de los consumidores tanto en el mercado interno como en el externo

## Mediano y largo plazos

- La reestructuración que vive la industria automotriz en EUA significa una ventana de oportunidad para México
- En especial, ante los problemas que enfrentan Ford y GM, ambas empresas podrían volver sus ojos a México con mayor interés
- En el corto y mediano plazo es poco probable que ambas corporaciones inviertan montos significativos en México para expandir la capacidad instalada actual de ensamble de automotores
- Aunque las inversiones planeadas no sean de gran magnitud y se sigan enfocando sólo a modernizar las plantas existentes, el que continúen, refleja factores de competitividad en nuestro país

# Perspectivas

- Mientras persista en el mundo el problema de la sobrecapacidad instalada, las corporaciones preferirán utilizar al máximo la que ya existe y abrir nuevas plantas sólo en ubicaciones que ofrezcan grandes ventajas o que estén vinculadas con mercados de gran crecimiento que les aseguren rentabilidad
- En este escenario, la industria automotriz de México puede capitalizar sus ventajas y atraer mayores inversiones, siempre y cuando, sea competitiva
- Sin embargo, existe incertidumbre sobre posibles fusiones de ambas armadoras –entre ellas o con otras –, pues su culminación podría ser favorable o no para México

**BBVA**

**BBVA** Bancomer

# **Reestructuración de la Industria Automotriz Norteamericana, Oportunidad para México**

Servicio de Estudios Económicos, México  
Septiembre 2006