



Panorama de la Industria Automotriz en los países BRIC

Los países denominados BRIC, es decir Brasil, Rusia, India y China, han tenido un crecimiento importante en los últimos años. Con la excepción de Rusia, los países que forman parte del grupo BRIC están sobrellevando la crisis de una forma relativamente buena. Los pronósticos muestran que el Producto Interno Bruto en términos reales de China crecerá 7% este año, mientras que el de la India aumentará 6%. La economía de Brasil sufrirá una contracción del 1.5%, que bajo los estándares actuales está lejos de considerarse algo desastroso. Únicamente la economía rusa se espera que en 2009 tenga una contracción del 5% en términos reales. En comparación a México, el Producto Interno Bruto sufrirá una contracción del 7%.

Los países BRIC también han ido adquiriendo una mayor importancia en la economía mundial. Mientras que en el 2000, los BRIC registraban menos del 8% de la producción a nivel mundial, dicho porcentaje se elevó a 14% el año pasado. Para el 2013, el porcentaje crecerá aproximadamente 20%.

Una mayor cooperación entre los países BRIC debería reportar beneficios económicos. China en particular, tiene un interés estratégico en garantizar abastecimiento confiable de las materias primas más importantes, las denominadas *commodities*, mientras que Brasil y Rusia son países ricos en dichos bienes. En abril de este año, China desplazó a Estados Unidos como el socio comercial más importante de Brasil.



Por: **Albrecht Ysenburg**,
Socio de Auditoría
y líder de la Industria
Automotriz de KPMG
en México
asesoria@kpmg.com.mx

Las posibilidades de que los cuatro países logren tener una sola voz en la política internacional son muy limitadas debido a que sus sistemas políticos son muy diferentes. La relación espinosa que tiene Rusia con Estados Unidos es más agresiva que la de China o Brasil, aunque China sigue manifestando desconfianza hacia Estados Unidos. Incluso China y Brasil han tenido choques frecuentes con Estados Unidos sobre el comercio. En el caso de la India, poco a poco se ha ido acercando a Estados Unidos, aunque su relación sigue siendo compleja. A este respecto, las cuatro naciones no tienen un denominador común y existe poca evidencia de solidaridad entre las mismas.

Panorama para la Industria Automotriz

Para la industria automotriz a nivel mundial, el 2009 sin duda ha sido el año más difícil de su historia. Debido a la crisis financiera y económica en el mundo, que ha golpeado tanto la disponibilidad del crédito como la confianza del consumidor, se espera una caída en las ventas de vehículos de pasajeros por todo el mundo. A nivel mundial, se pronostica que las ventas de vehículos de pasajeros caerán aproximadamente 17% en el 2009 como resultado de un derrumbe más brusco en la demanda en Estados Unidos, Europa y Japón. La reducción en dichos mercados, sin embargo, se compensará por un crecimiento sólido y continuo en China.

Cualquier recuperación económica a partir del 2010 seguramente se dará lentamente y con tropiezos, y lo más probable es que la demanda de autos caiga incluso más en varios mercados clave en el 2010. Sin embargo, es muy probable que los mercados de los países BRIC, con la excepción de Rusia, experimenten una recuperación más sólida, por lo que las ventas de automóviles probablemente se estabilizarán más rápido en dichos mercados. El sólido crecimiento de ventas en China, India y Brasil, ayudará a compensar la disminución en ventas que se dé en el resto del mundo. A pesar de todo esto, para el 2013 la venta de vehículos de pasajeros a nivel mundial habrá rebasado apenas el máximo alcanzado en el 2007.

Las ventas del mercado automotriz cayeron de forma significativa en los países BRIC cuando la crisis financiera a nivel mundial empezó a afectar a dichas naciones en el segundo semestre de 2008. El primer trimestre de 2009 fue testigo de una recuperación en las ventas automotrices en China, Brasil e India, principalmente debido a la ayuda gubernamental que se dio de diversas maneras como incentivos al consumidor y reducciones de impuestos.

Brasil

Brasil empezó a verse apretado por la crisis financiera en octubre de 2008 cuando las ventas de vehículos cayeron 14.6% durante los siguientes cuatro meses. La abrupta caída en las ventas, junto con las decisiones de las compañías de reducir la producción, hizo que el gobierno brasileño anunciara en diciembre de 2008 reducciones de impuestos al adquirir nuevos vehículos. Además de reducir los derechos por el registro de vehículos y los impuestos sobre la venta, el gobierno también ha incrementado el flujo de liquidez a fin de que los bancos y otras instituciones financieras promuevan el financiamiento automotriz.

Debido principalmente a estas medidas, las ventas de autos en Brasil empezaron a recuperarse en febrero de 2009, con una tendencia que en lo general se ha mantenido, y se espera un incremento del 1% para 2009 comparado con 2008.

China

El crecimiento vigoroso en las ventas durante el primer semestre de 2009 muestra que China está resultando ser posiblemente el único mercado automotriz rentable para este año. Después de una relativamente pequeña caída a finales del 2008, las ventas automotrices de China están estableciendo un récord.

El total de las ventas de vehículos se incrementó 18% durante el primer semestre en comparación con el mismo periodo en el 2008. Como otra muestra de la solidez de su crecimiento, las compañías automotrices en China continúan adquiriendo marcas establecidas de otros países. Algunos ejemplos de este crecimiento son que recientemente Geely hizo una oferta para comprar a Volvo, y Sichuan Tengzhong Heavy Industry Machinery busca comprar la división Hummer de GM. La política agresiva de financiamiento por parte de los bancos ha incentivado una mayor compra a nivel corporativo de vehículos. La confianza del consumidor en general también ha dado lugar al incremento en las ventas, pero sin dudas el mayor factor que ha impulsado el crecimiento ha sido el incentivo dado por parte del gobierno, el cual equivale a 600 mil dólares americanos.

La India

En el cuarto trimestre de 2008, la economía de la India creció únicamente 6%, la tasa de crecimiento más lenta de los últimos seis años. Esto detonó despidos, reducción de salarios y el que los créditos automotrices se congelaran. Como resultado de esto, las ventas de vehículos de pasajeros en la India descendieron 11.1% en el último trimestre de 2008. Sin embargo, después de una baja que empezó en octubre de 2008, las ventas de vehículos de pasajeros mostraron un incremento interanual del 6% en 2009.

Rusia

Dentro de los países que conforman el grupo BRIC, Rusia parece ser el país que más ha sufrido la crisis actual. Después de anunciar un crecimiento en las ventas de vehículos de pasajeros en septiembre y octubre de 2008, Rusia ha visto un fuerte descenso que se ha prolongado hasta el 2009, aunque los indicadores sugieren que los mercados locales probablemente ya tocaron fondo. Se espera una contracción del 50% en el 2009.

Situación en México

Como se muestra en la gráfica 1, la industria en México espera una caída de alrededor del 35% en vehículos de pasajeros. La tasa de recuperación es sumamente baja. Para el 2013, México aún no habrá alcanzado las cifras de ventas que se tuvieron en el 2007.

Vale la pena señalar que estas cifras no incluyen la importación de autos usados de Estados Unidos, y como se puede ver en la gráfica 2, las existencias de autos con relación a la población es mucho mayor en México que en cualquier otro país de los que conforman el grupo BRIC, con la excepción de Rusia.

Esto indica que hay un mayor grado de saturación en México y Rusia en comparación con el resto de los países BRIC. Como se señaló anteriormente, Rusia ha sido el único país de los que conforman el grupo BRIC que se ha visto negativamente afectado por la crisis económica al igual que México, por lo que se puede asumir que la saturación del mercado guarda una relación directa con los descensos durante una crisis económica.

En términos de potencial de mercado, México es pequeño en comparación con los países que forman el grupo BRIC, sobre todo si tomamos en cuenta el tamaño de su población en relación a la de dichos países.

Por consiguiente, la mejor oportunidad de México en el futuro no depende tanto del mercado local sino de tener una mayor participación en el mercado de Estados Unidos. En mi opinión, la cercanía con el mercado de Estados Unidos y una mano de obra barata siguen siendo las principales ventajas competitivas que México tiene sobre los países BRIC.

Registro de automóviles (unidades)



Código	País/Región	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BR	Brasil	1,975.50	2,193.30	2,289.00	2,425.00	2,614.00	2,821.00	3,048.00
CN	China	6,300.00	6,760.00	7,867.00	8,983.00	10,081.00	11,351.00	12,846.00
IN	India	1,548.00	1,551.00	1,646.00	1,774.00	1,978.00	2,235.00	2,528.00
MX	México	641.39	589.18	339.20	378.60	380.30	390.70	406.30
RU	Rusia	2,754.00	3,255.50	1,616.00	1,683.00	1,919.00	2,209.00	2,558.00
US	Estados Unidos	16,089.60	13,194.60	9,584.00	10,597.00	11,385.00	12,688.00	13,649.00

Fuente: The Economist Intelligence Unit

Automóviles por cada 1,000 habitantes



Código	País/Región	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BR	Brasil	98.10	102.00	109.00	114.00	120.00	126.00	133.00
CN	China	17.90	21.90	26.40	31.40	36.90	42.90	49.70
IN	India	10.10	10.80	11.60	12.30	13.20	14.20	15.40
MX	México	155.90	162.00	163.00	163.00	163.00	163.00	163.00
RU	Rusia	198.80	212.00	214.00	215.00	219.00	224.00	232.00
US	Estados Unidos	449.40	458.00	449.00	431.00	417.00	408.00	403.00

Fuente: The Economist Intelligence Unit

Perspectivas para el futuro

Mientras las compañías y los consumidores de todo el mundo tratan de reducir costos, los gigantes emergentes podrán obtener una mayor ventaja de sus modelos de producción a bajo costo, basados en una mano de obra local más barata, menores costos y otros factores. Adicionalmente, estas compañías pueden echar mano de sus mercados domésticos que siguen creciendo.

En marzo de 2009, Ratan Tata, presidente del Tata Group, anunció su aspiración de vender el Nano en Europa a partir del 2011 y eventualmente en Estados Unidos. Durante las primeras dos semanas en que dicho auto estuvo disponible en la India, Tata recibió 203 mil órdenes de compra, casi cuatro veces su capacidad de producción actual. Esto es una señal clara que las compañías de los países BRIC están viendo no nada más su mercado local o que están siendo un lugar de producción para Estados Unidos y Europa. Estas empresas se están transformando en compañías globales.

Nota: Las ideas y opiniones expresadas en este escrito son del autor y no necesariamente representan las ideas y opiniones de KPMG en México.

Acerca de KPMG:

KPMG International es una cooperativa suiza que sirve de entidad coordinadora para una red de firmas independientes que operan bajo el nombre de KPMG. KPMG International no provee servicios a clientes. Cada firma miembro de KPMG es una entidad legal separada e independiente y cada una se describe a sí misma como tal.

Sobre KPMG en México:

KPMG en México cuenta con 127 Socios y más de 2,200 profesionales en 18 oficinas ubicadas estratégicamente en las ciudades más importantes, para ofrecer servicios de asesoría a clientes locales, nacionales y multinacionales. Para más información visite: www.kpmg.com.mx.

