



IERAL

Fundación
Mediterránea

Revista Novedades Económicas

BROKERS / AQAP

Año 36 - Edición Nº 787 - 08 de Agosto de 2014

Tendencias mundiales en el sector automotriz

Alejandra Marconi

Edición y compaginación
Karina Lignola



IERAL Córdoba
(0351) 473-6326
ieralcordoba@ieral.org

IERAL Buenos Aires
(011) 4393-0375
info@ieral.org

Fundación Mediterránea
(0351) 463-0000
info@fundmediterranea.org.ar

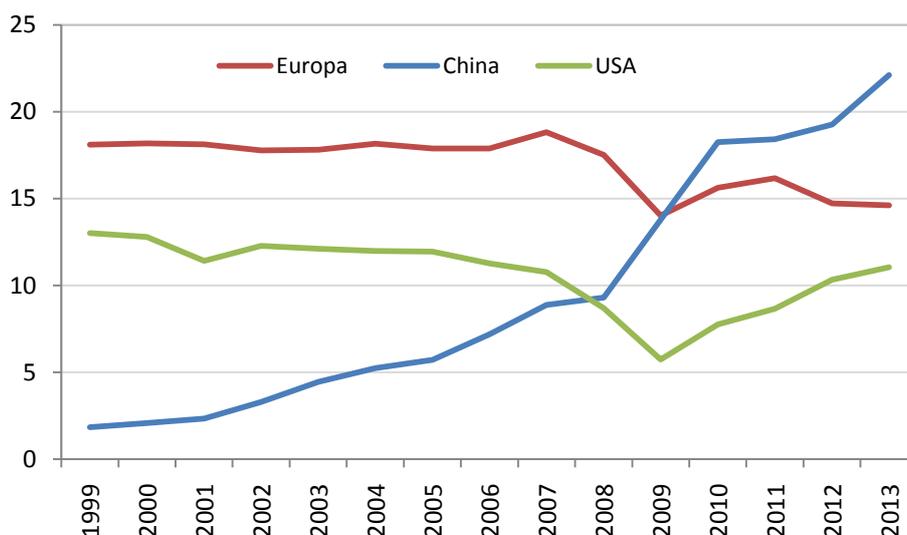
Tendencias mundiales en el sector automotriz

Durante la última década el panorama mundial de producción automotriz ha ido cambiando. El eje central de esta industria que en 2013 superó las 87 millones de unidades producidas, se ha desplazado de la histórica industria norteamericana y la tradicional europea, hacia una floreciente asiática.

En el periodo transcurrido entre 1999 y 2013, los autos producidos en China se han visto multiplicados por 10, alcanzando los 22 millones de unidades en 2013: un cuarto de la producción mundial. Esto se contrasta con el desempeño de la producción automotriz estadounidense y europea que, particularmente golpeadas por la crisis de 2009, han visto decrecer su producción en 15% y 19% respectivamente, durante el periodo considerado.

Evolución de los Principales productores mundiales

En millones de unidades



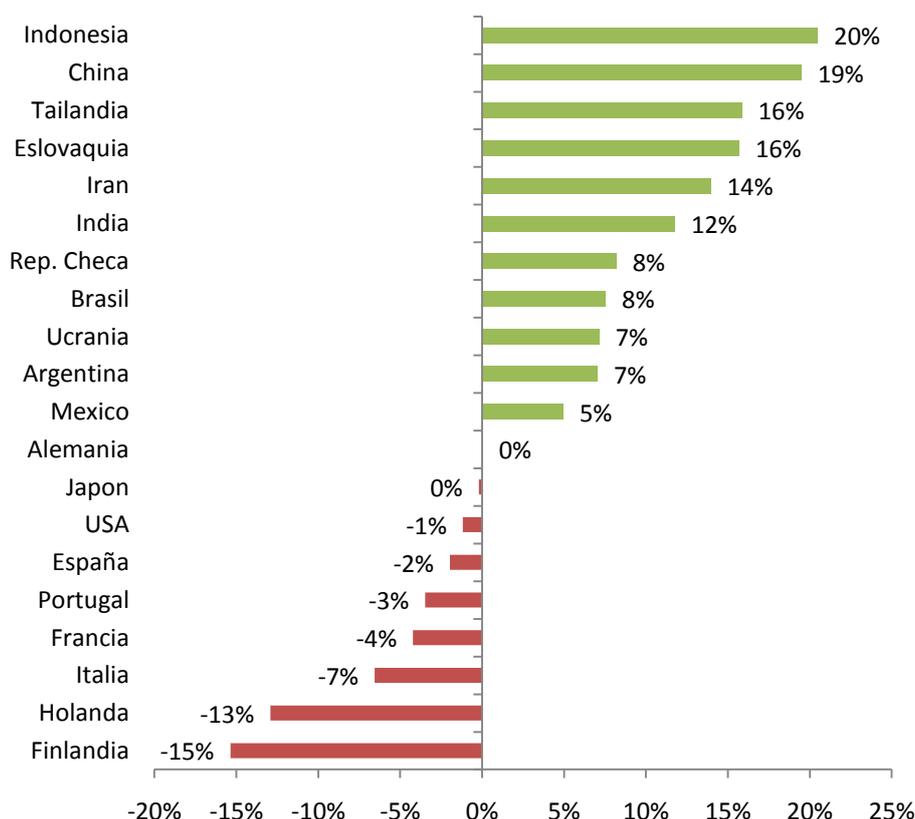
Fuente: IERAL en base a OICA.

El marcado crecimiento de la industria automotriz china se explica por dos componentes. Por un lado, las grandes automotrices locales que han visto potenciado su crecimiento desde la entrada de inversiones extranjeras, y el apoyo estatal a través de los planes quinquenales, que priorizan la industria automotriz como motor del crecimiento económico, y apuntan a que ésta pueda competir de igual a igual con las automotrices internacionales. Por otro, la llegada de marcas mundiales que, atraídas

por el creciente mercado chino, han instalado sus fábricas en ese país, a través de *joint ventures* con empresas locales. Es el caso de Volkswagen, principal productor extranjero, que planea invertir unos US\$2,7 mil millones en la construcción de dos nuevas plantas, en lo que se considera el mayor mercado mundial de autos. En importancia de producción localizada en China, le siguen General Motors y, en menor medida, Ford.

Sin embargo, el gigante asiático no es aún la panacea de las automotrices, ya que el alto volumen de ventas se ve compensado por los bajos márgenes de ganancias. Esto es así debido a que la mayor proporción del mercado se la llevan los modelos básicos, orientados a la creciente clase media y media-baja, y aun no se ha desarrollado la demanda por SUVs o modelos de gamas más altas.

**Fabricación de automotores
Tasa de crecimiento promedio 1999-2013**



Fuente: IERAL en base a OICA.

Si bien China se toma como ejemplo del emblemático crecimiento asiático, otros países de la región también han tenido un desempeño destacable. Es el caso de Indonesia, que durante los últimos 14 años ha exhibido una tasa de crecimiento anual promedio en automotores del 20% (en el caso de China fue del 19%), o Tailandia, del 16%. Entre los países que más crecieron también se encuentran algunos europeos del este

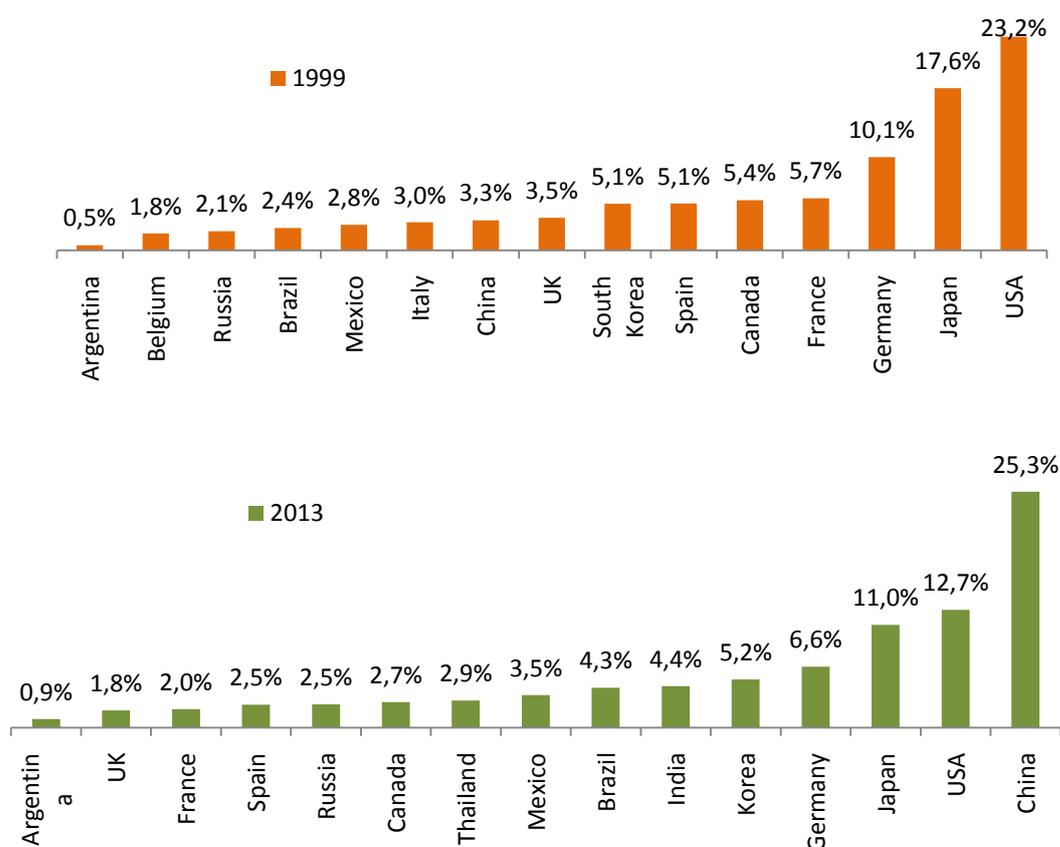
(Rep. Checa, Eslovaquia y Rumania) que fueron beneficiados por su ingreso en la Unión Europea, pero que morigeraron su crecimiento luego de la crisis financiera. En el caso de Rumania en particular, su producción creció exponencialmente entre 1999 y 2007, para decrecer de la misma forma en los últimos 5 años, y cerrar el 2013 con un nivel de producción similar al del año 2000 (50,5 mil unidades).

El grupo líder latinoamericano (Argentina, Brasil y México) mostró un aceptable crecimiento promedio, de entre el 5% y el 7% anual en el período, pero que frente al desempeño del resto del mundo los ubica al fondo de la tabla de los países que mantuvieron alguna variación positiva.

En el sector de los países que exhibieron una variación negativa anual promedio entre 1999-2013, se destaca la alta participación de europeos, siendo Holanda y Finlandia los más afectados (-15% y -13% respectivamente). Japón y Alemania han mantenido una variación promedio prácticamente nula, pero que punta a punta le representó al país asiático una caída del 3% en su producción.

Principales países productores. 1999 y 2013

Como % de la producción mundial



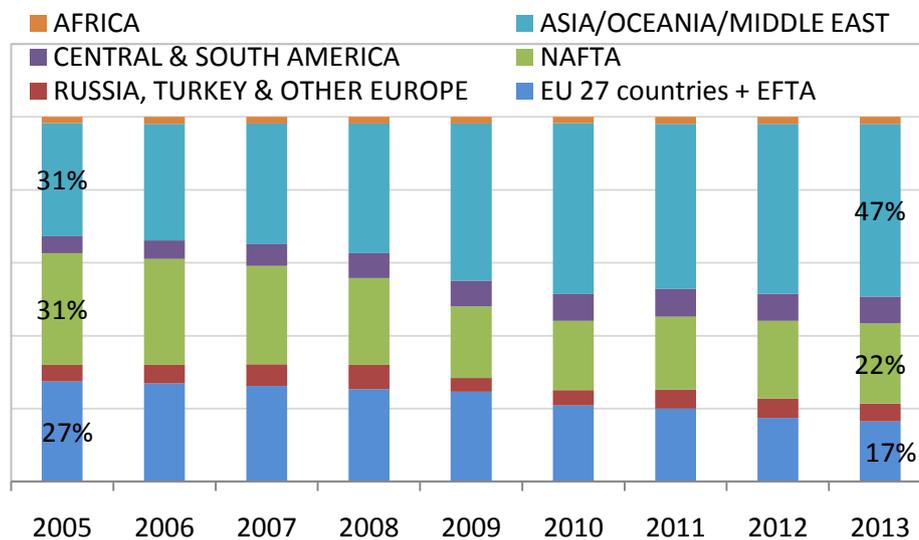
Fuente: IERAL en base a OICA.

Con estas tendencias sucediéndose en los últimos 14 años, el panorama de producción automotriz mundial ciertamente ha cambiado. En el 2013 China ha conquistado el 25% de la producción mundial de autos, mientras que en 1999 el primer puesto lo ostentaba Estados Unidos, con el 23%, participación que ha caído en 11 puntos porcentuales. Los europeos en general han visto relegadas sus posiciones, en manos de emergentes como Brasil y México, y de asiáticos que antes no se encontraban entre los principales productores, como India (4,4% de la producción mundial) y Tailandia (3%).

Argentina, por su parte, ha logrado casi duplicar su participación mundial, de 0,5% en 1999 a 0,9% en 2013, con 791 mil unidades producidas. Claro que en 2014 la evolución es negativa, dado que al mes de julio la fabricación de automotores ha descendido 31% respecto a igual período del año anterior, acumulando así una caída de 23% en el año.

La contrapartida de este cambio de eje productor mundial se encuentra en la evolución de los mercados. Mientras en 2005 Asia, Norteamérica y Europa se repartían el mercado automotriz en partes aproximadamente iguales, hacia 2013 los dos últimos han perdido participación en manos del primero, que ha llegado a representar el 47% de las ventas de automóviles en el mundo.

Ventas en cada mercado interno como % del total de ventas mundiales



Fuente: IERAL en base a OICA.

Esta reestructuración de los mercados de consumo mundiales viene impulsada por un fenómeno mucho más fuerte y más crítico, que es el crecimiento que la clase media ha experimentado alrededor del mundo, en particular en los últimos 15 años. Mientras en 1990 se estimaba que menos del 30% de la población mundial formaba parte de la clase media, la cual se encontraba mayoritariamente concentrada en Estados Unidos y Europa, el rápido crecimiento económico asiático suma alrededor de 80 millones de

personas por año a este segmento. Para 2030 se estima que este estrato económico alcance el 80% de la población mundial, con el 66% de la misma concentrada en Asia, lo que reuniría el 60% del gasto mundial de la clase media.

¿Cómo se traslada este efecto al mercado automotriz? Estudios estiman que para 2030 el parque automotor mundial se habrá más que duplicado respecto a una década atrás, alcanzando los dos mil millones de vehículos (Dargay, Gately and Sommers, 2007). Los emergentes cobrarán un lugar importante en el mercado, como ya se viene observando en las tendencias de los últimos 10 años, mostradas en el gráfico anterior, por lo que el 54% de los autos se venderán fuera de los países desarrollados, de la OECD. En particular, se estima que solo China concentrará el 20% de ese parque automotor.

América Latina por su parte, no se perfila como un fuerte generador de clase media, relativo al mundo. Mientras en 2009 aportaba el 10% de la clase media mundial, para 2030 podría representar solo el 6%. Si lo medimos en términos de gasto, el consumo de la clase media latinoamericana se va a duplicar hacia 2030 (respecto a 2009) mientras que en Asia se multiplicará por 6 (Kharas, 2010).