EDITOR:
Octavio Amador
COEDITORA:
Karina Hernández

empresas @eleconomista.mx
eleconomista.mx

COEDITOR GRÁFICO:
Oscar Alcaraz

Captación sectorial baja 10.5% a US4,844 millones

IED: pilar automotriz resiste, pero comienza a mostrar grietas

● De los componentes, la fabricación de automóviles y camiones atrajo 13.7% más inversión, mientras que el segmento de autopartes captó 23.5% menos

Roberto Morales
rmorales@eleconomista.com.mx

24%
de la IED captada por México el año pasado correspondió al sector automotor.

3.7%
creció la IED del sector automotor en México durante el 2018, llegando a US8,000 millones.

México captó 4,844 millones de dólares en el sector automotriz de enero a septiembre del 2019, una baja interanual de 10.5%, de acuerdo con datos de la Secretaría de Economía. Aunque con una disminución, el dato muestra el alargue de un periodo de auge de inversiones automotrices en México.

Uno de sus tres componentes, la fabricación de automóviles y camiones atrajo inversiones por 2,137.8 millones de dólares, un alza de 13.7%, a tasa anual. En contraste, la fabricación de partes para vehículos automotores recibió 2,706.1 millones de dólares, una reducción de 23.5%, comparando los mismos periodos.

Por último, México no registró llegadas de IED en la fabricación de carrocerías y remolques en los tres primeros trimestres del 2018 y 2019.

Estas tendencias ocurren luego de que Estados Unidos, México y Canadá acordaron modificar las normas de origen para los automóviles como parte de un nuevo tratado negociado entre ellos (T-MEC), que sustituiría al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), si se ratifica por los respectivos poderes legislativos, lo que para el caso de México ya sucedió.

Las reglas del T-MEC aumentan los requisitos de contenido regional a 75% (frente a 62.5% vigente anteriormente) e introducen un requisito de salario mínimo de 16 dólares por hora para 40% del contenido de valor laboral de los vehículos.

Moody's Investors Service espera que los cambios sean moderadamente negativos para el sector automotor de América del Norte porque sus costos de producción y cumplimiento aumentarán.

Cumplir estas exigencias obligará a realizar cambios en la proveeduría y en los procesos de producción, de acuerdo con la Comisión Económica para América Latina. No obstante, las empresas automotrices pueden absorber los efectos de los cambios a través de la planeación de sus sistemas de costos.

Un informe de la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos proyecta un incremento del costo de producción, lo que se traduce en un aumento ligero de los precios de los vehículos de pasajeros y camionetas en los Estados Unidos, que presionaría a la baja el consumo.

Las inversiones de las trasnacionales de la industria automotriz y de autopartes dirigidas a México en el 2018 fueron superiores a las del 2017 en 3.7% y representaron 24% del total que ingresó al país en el 2018. El sector en su conjunto alcanzó un récord en México en el año pasado, con entradas cercanas a 8,000 millones de dólares.

Según Oscar Albin, presidente de la Industria Nacional de Autopartes de México, las disposiciones del T-MEC impulsarán un mayor contenido regional en la producción automotriz, con ventajas comparativas para México.

Albin enfatizó que las primeras oportunidades para México son la producción de autopartes que requieren intensidad en mano de obra, por ejemplo, en la fabricación de cinturones, arneses o costura de fundas para asientos.

También México compite con Estados Unidos y Canadá en la producción de bienes en los que se necesita una mezcla de intensidad de trabajo y capital, como en los casos de mecanizado o impresión. Por el contrario, México está en desventaja en las industrias intensivas en capital, como la fundición de metales, en las que Estados Unidos tiene varias fortalezas, incluida la reciente reforma tributaria.

Estados Unidos aporta 74% del contenido extranjero que se incorpora a los automóviles ensamblados en México que se venden a los consumidores estadounidenses, mientras que el contenido estadounidense en los automóviles que se venden a Alemania sólo representa 18 por ciento.

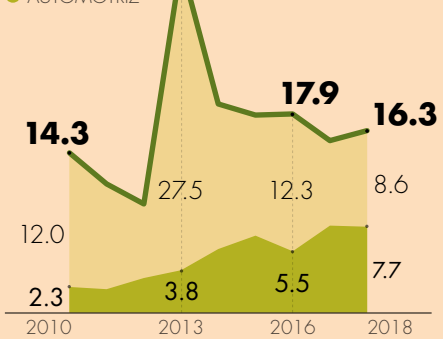
El año pasado México produjo 4.1 millones de automóviles y en el 2017 la industria se planteó la meta de ensamblar 5 millones en el 2020, pero de acuerdo con la consultoría IHS Markit, eso no sucederá sino hasta el 2025, debido al estancamiento del mercado estadounidense.

2,500
millones de dólares de inversión en México al 2020 confirmó VW en julio.

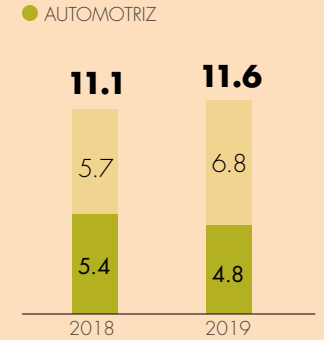
En modo turbo

Desde el 2013, el sector automotor se volvió el protagonista de la IED en manufacturas, llegando a pesar casi 50% del capital captado en el ramo.

México | Captación de IED en manufactura y sector automotor
| MILES DE MILLONES DE DÓLARES



México | Captación de IED en manufactura y sector automotor, enero-septiembre
| MILES DE MILLONES DE DÓLARES



FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA
GRÁFICO EE

Para hacer frente a la producción de la nueva generación del Versa, el coche más vendido en México, Nissan anunció que invirtió US278 millones en su planta de Aguascalientes.