

Industria automotriz: un año de oportunidades

ARTURO OROZCO LEYVA

A futuristic car body is shown on an automated assembly line. Several orange robotic arms are positioned around the car, performing tasks. The scene is illuminated with blue and white lights, creating a high-tech, industrial atmosphere. The car's body is metallic and highly reflective, showing the intricate details of its structure.

Dos grandes tendencias dominarán la industria automotriz en 2024: el *nearshoring* y la electrificación. México puede beneficiarse de ambas, si sabe aprovechar la oportunidad.



La industria automotriz viene de concluir un año de buenos resultados, tanto a nivel regional como en México. Gracias a la fuerte demanda a ambos lados de la frontera, se produjeron cerca de 3.7 millones de vehículos en 2023, lo que representa un incremento mayor al 14% respecto del año anterior.

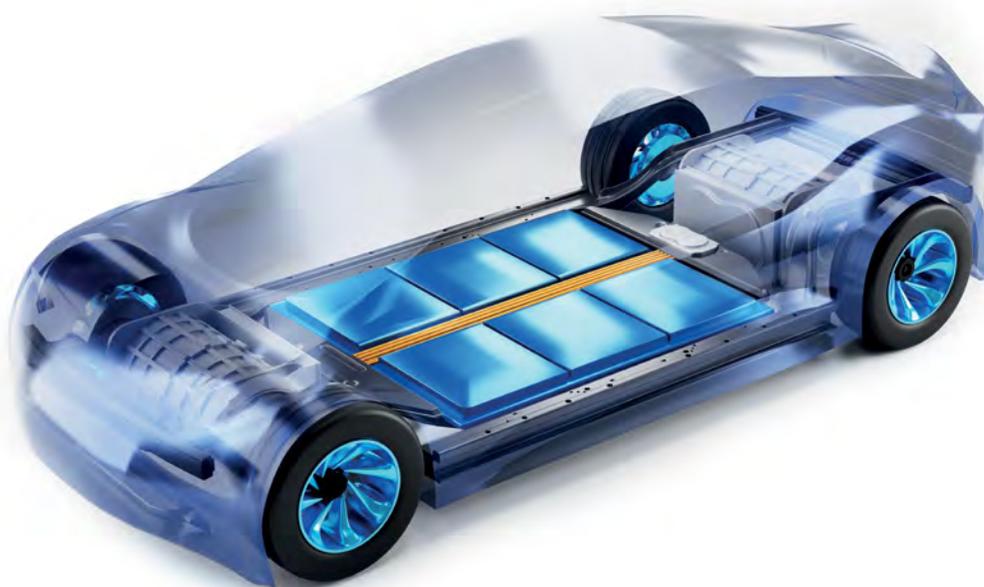
Esto ubica a México muy cerca de los máximos históricos de producción que tuvieron lugar en 2017 y 2018, cuando se produjeron cerca de cuatro millones de vehículos. El crecimiento entonces resulta franco, desde la caída que tuvo el sector por la pandemia a 3.1 millones de unidades en 2021. No solo se trata de vehículos sino de sus partes: componentes para autos que también se producen en México y son exportados principalmente a nuestros socios comerciales de Estados Unidos y Canadá.

El número de vehículos vendidos localmente también se ha ido recuperando en el mercado interno, desde su máximo histórico en 2016. Son buenas noticias: a pesar de un entorno no demasiado favorable, con tasas de interés altas, había una demanda reprimida durante la pandemia, tanto por la reducción de la movilidad, como por la falta de semiconductores para poder ensamblar los autos. Esta escasez fue aminorando el último año. Ya hay más *chips* disponibles en el mercado y la industria está intentando satisfacer esa demanda. En términos generales, el panorama para 2024 es bueno.

El crecimiento viene acompañado de una creación importante de empleo, y por supuesto del desarrollo regional, sobre todo en las zonas que normalmente participan en esta industria: el Bajío y el Norte de México. El panorama luce prometedor para la industria en México, pues además de las condiciones del mercado en Norteamérica, existen una serie de tendencias geopolíticas y de innovación que le pueden resultar favorables. Además, la combinación de estos temas vuelve aún más interesante el panorama.

EL NEARSHORING

Las fricciones comerciales y políticas entre China y Estados Unidos, que no han cesado, están volviendo previsible que muchos fabricantes de autopartes se enfoquen en México como un centro de producción: lo que se conoce en la



la principal tendencia global es la electrificación de la movilidad.

industria como *nearshoring*. Esta perspectiva es favorable desde el punto de vista de producción y de mercado, y uno de sus principales impulsores es la propia industria armadora establecida en México.¹

Las razones para el *nearshoring* sólo aumentan. Este año se intensificó el ataque a buques cargueros en el mar Rojo, rumbo al canal de Suez, ya no sólo por piratería común, sino por parte de un grupo armado mucho más organizado. Esto afecta claramente el tráfico de mercancías desde China y otros países asiáticos a Europa.

Con este conflicto, muchas navieras están intentando evitar este camino, que desde luego es el más corto. Lo que ha sucedido es que tienen que rodear toda África para llegar a Europa, lo que implica 10 o 15 días adicionales y quizá de uno a dos millones de dólares más en costos de combustible. Esto impacta de manera importante al comercio global de mercancías, incluido el de automóviles.

Mientras no se solucione ese conflicto, posiblemente veremos fábricas en Europa que deban pausar su producción por falta de componentes importados de Asia, o autos que tardan en llegar, desde China a otras partes del mundo. De mantenerse y complicarse este escenario, las fábricas en Europa podrían evaluar la posibilidad de recurrir a la región de Norteamérica, y a México en lo particular para su abastecimiento.

Esto implicaría más inversión, la llegada de nuevas plantas o la expansión de otras, más operadores, más ingenieros, más servicios para poder satisfacer la demanda de indirectos que tienen esas plantas.

MÉXICO Y EL CAMINO A LA ELECTRIFICACIÓN

La principal tendencia global es la electrificación de la movilidad. Parece que hubo en 2023 una desaceleración del crecimiento en las ventas de autos eléctricos en términos mundiales, aunque, por otro lado, se observó un crecimiento significativo de marcas que están proponiendo nuevos autos y tecnologías. Muchas de estas propuestas vienen de China, de hecho, la mayor fabricante de autos eléctricos ya no es Tesla: es BYD.

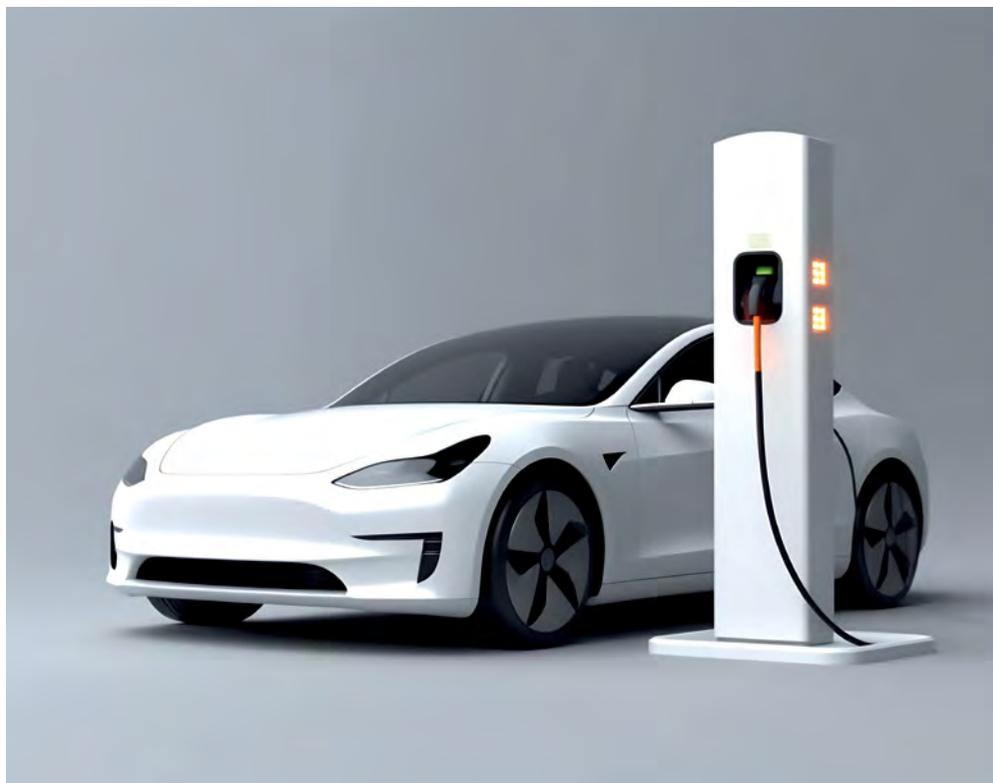
Una tendencia muy importante en México es la expansión de las empresas chinas, lideradas

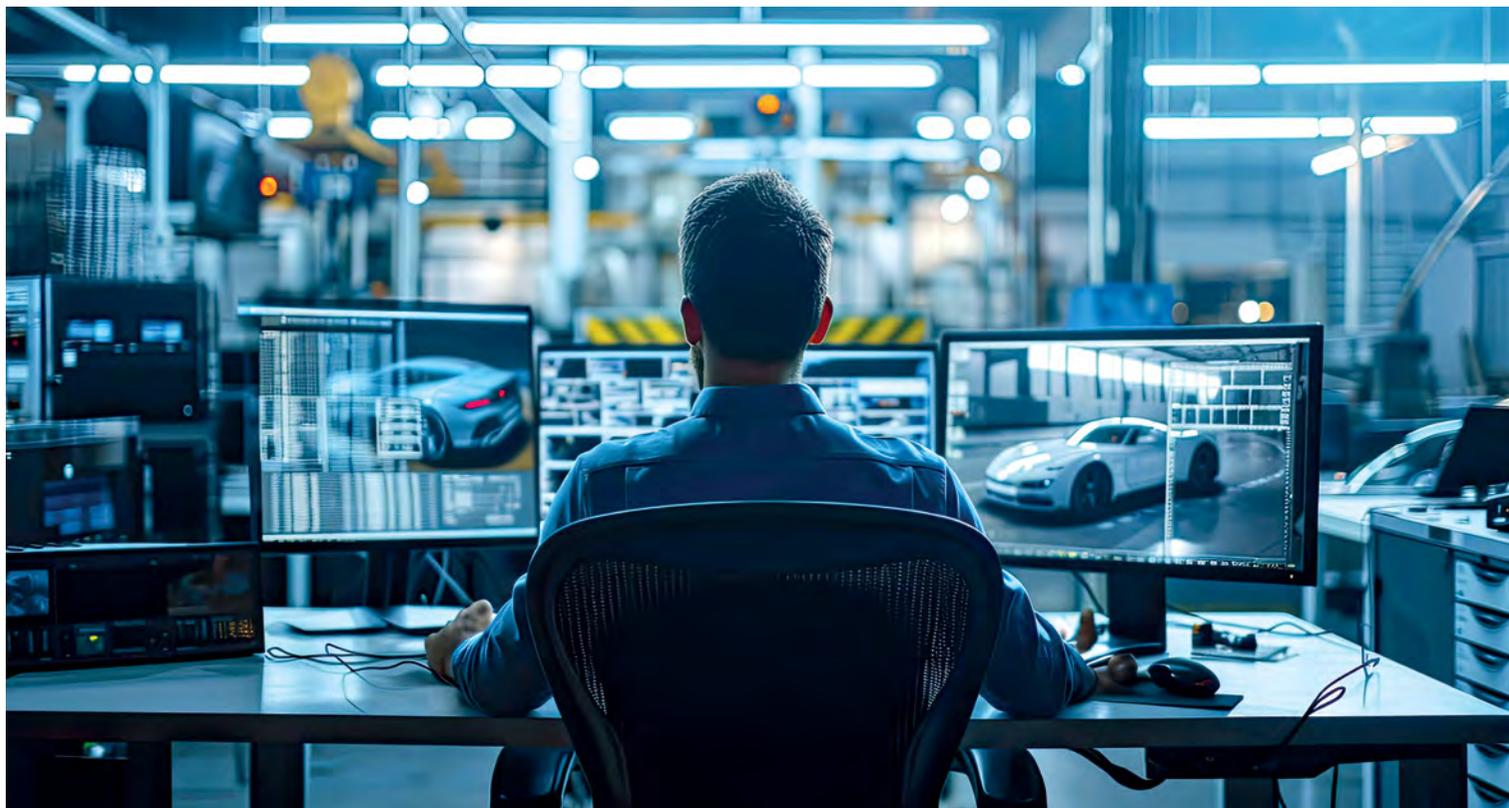
existen ya vehículos eléctricos en México de entre 300,000 y 500,000 pesos, que son precios bastante competitivos. Se espera que esta oferta continúe creciendo.

por un grupo importante de pioneras, en concreto BYD, Geely, Chery. Todas estas marcas están intentando abrirse paso a nivel global. Así, 2024 será un año con más de una docena de modelos eléctricos disponibles para el consumidor mexicano.

Hay varios retos, sin embargo. La desaceleración de las ventas en países desarrollados podría deberse a que el precio promedio de los autos eléctricos es mayor que el de los autos de combustión interna. El crecimiento significativo que se había observado durante los pasados cinco a siete años era mayormente encabezado por Tesla, con vehículos de alta gama. Esto conduce a pensar que quien ha comprado esos vehículos es un mercado con alto poder adquisitivo.

La desaceleración de 2023 se explica entonces a partir de que el gran mercado está aún esperando que el precio sea adecuado, que se acerque al de los vehículos de combustión interna. Este 2024 podría alcanzarse un punto de inflexión, dada la gran cantidad de propuestas





en la medida que China y Estados Unidos continúen en tensión comercial, quizá surjan empresas que volteen a ver al hidrógeno como una alternativa.

nuevas. De hecho, ya están llegando. Existen ya vehículos eléctricos en México de entre 300,000 y 500,000 pesos, que son precios bastante competitivos. Se espera que esta oferta continúe creciendo, acercándose a los precios que esperan los consumidores.

¿Y LOS ESTÍMULOS?

De esta forma, México y otros países de Latinoamérica están comenzando a experimentar

crecimientos importantes en las ventas de autos eléctricos. Es muy posible que se termine 2023 con más de 10,000 vehículos vendidos, un volumen que casi triplicaría el de 2022, siguiendo un poco la pauta de lo que sucedió en primer mundo.

Hay retos para lograrlo, y esto no es sencillo, sin embargo. El primer reto tiene que ver con el apoyo gubernamental. Si es del interés del gobierno de México que se incrementen las ventas de autos eléctricos, tendría que ofrecer ciertos apoyos, como se ha visto sobre todo en países

europeos y en Estados Unidos. El más utilizado ha sido el subsidio para la compra. En Estados Unidos pueden observarse subsidios que van de 7,500 a 10,000 dólares, dependiendo de cada estado la decisión, lo que es un gran incentivo.

En México los autos eléctricos no pagan ciertos impuestos como el ISAN, ni el impuesto a la tenencia, y en el caso de la zona metropolitana del Valle de México no es necesario verificarlos. Hay cierto nivel de deducibilidad, hasta por 250,000 pesos en la compra autos eléctricos o

realidad es que existe un país que domina prácticamente toda la cadena de valor en la fabricación de baterías y es China. Este país cuenta con la sexta mayor reserva de litio, y es capaz de desarrollar baterías con tecnología de punta.

En la medida que China y Estados Unidos continúen en tensión comercial, quizá surjan empresas que volteen a ver al hidrógeno como una alternativa. Si esta tecnología es una solución total, eso queda por verse, pero es una alternativa.

Hoy en día esta tecnología sigue siendo bastante costosa, y de hecho para generar hidrógeno se necesita mucha energía. Puede ser que al final del día lo que se busque combatir sea la emisión de gases de efecto invernadero y no sea ésta la mejor opción. Aun así la tensión va a continuar en los próximos años, lo que vuelve previsible que varias empresas, entre fabricantes de autopartes y de autos, vean el hidrógeno como una alternativa.

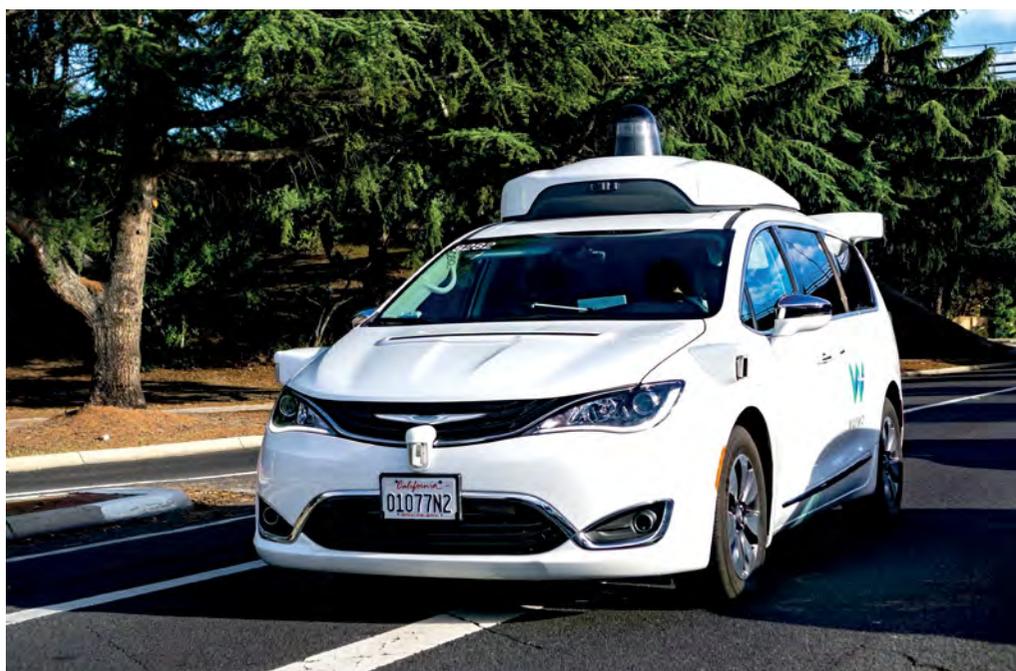
Los jugadores que más podrían beneficiarse con este tipo de tecnología serían los productores de tractocamiones y acaso las navieras, pero puede observarse el esfuerzo de varias empresas como Toyota o BMW, por ejemplo, al intentar desarrollar el concepto. Hoy en día ya existen autos circulando con hidrógeno, en Japón y Estados Unidos, entre otros países.

No hay que dejar de mencionar a la inteligencia artificial (IA). Quizá el mejor escaparate para intentar ver qué es lo que está pasando en la industria es el recientemente concluido Consumer Electronics Show en las Vegas. Se habla mucho de la incorporación de más y más elementos de IA, como ayuda para la navegación y la conducción. Es algo que se venía trabajando, y tiene una estrecha relación con el vehículo autónomo. La IA quizá podría acelerar esta tendencia, aunque viendo las pruebas y accidentes en este terreno, aún queda mucho camino por recorrer para esta última meta. </>

El autor es profesor del área de Dirección de Operaciones de IPADE Business School.



se habla mucho de la incorporación de más y más elementos de IA, como ayuda para la navegación y la conducción. Es algo que se venía trabajando, y tiene una estrecha relación con el vehículo autónomo.



¹ Como puede leerse en la entrevista a Francisco Garza, CEO de GM en esta misma edición.