

Automoción, con el pie en el acelerador

El sector de la automoción es uno de los motores de la economía a nivel mundial. Si se cumplen las previsiones, en 2014 se habrán vendido 87 millones de vehículos, un 2% más que en 2013. Aunque China mantiene el liderazgo, el Viejo Continente volvió el pasado año a la senda del crecimiento, gracias al tirón de las ventas en Reino Unido y España. Para 2015, se prevén nuevas subidas, con 90 millones de unidades comercializadas; y el traspaso de la barrera de los 100 millones en 2017.

En el primer semestre de 2014, las ventas mundiales de vehículos se situaron en 44.073.262, lo que supuso un 3,4% más que el año anterior, según los datos cerrados de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). China sigue aumentando su ventaja como líder en matriculaciones por países al entregar 11,7 millones de unidades, con un aumento del 8,4%; mientras que EE.UU. se quedó en 8,3 millones de vehículos vendidos, con un crecimiento del 4,3%. Con unas ventas de 519.218 vehículos, España experimentó una progresión del 19,9%, superando con estos datos a Argentina, Tailandia y México en volumen de ventas. Irán totalizó un total de 547.000 unidades, es decir, un 39,3% más que en 2013.

Europa, vuelta al crecimiento

A nivel europeo, las matriculaciones de turismos en la UE acapararon en 2014 un incremento del 5,7% y 12.550.771 unidades. El avance era impulsado, en buena medida, por los resultados de Reino Unido y España. El país británico consiguió el pasado año un

total de 2.476.435 unidades vendidas, un 9,3% más con respecto a 2013. España tampoco se queda atrás, con casi el 20% del crecimiento europeo y 855.308 matriculaciones.

Solo tres países registraron peores números en 2014 respecto a 2013: Austria, Bélgica y Holanda. Por su parte, Alemania cerró el año por encima de los 3 millones de unidades y un 2,9% más que en 2013. Italia también acabó ligeramente mejor, con un aumento del 4,2% y 1.359.616 unidades; mientras que Francia se mantuvo estable con una tasa de crecimiento del 0,3% y 1.795.885 unidades en 2014.

Las claves del éxito

La crisis económica sacó a flote un gran problema para la industria de automoción europea, que fue su elevada sobrecapacidad, provocando el cierre de numerosas fábricas de montaje y el traslado de actividad a países emergentes con menores costes de producción. Lejos de haber puesto punto y final a este escenario con la tímida irrupción de la recuperación, parece que la tendencia se va a acentuar en los próximos

10 años de manera notable, según se desprende de la encuesta Global Automotive Executive de KPMG de 2015, en la que han participado 200 directivos del sector.

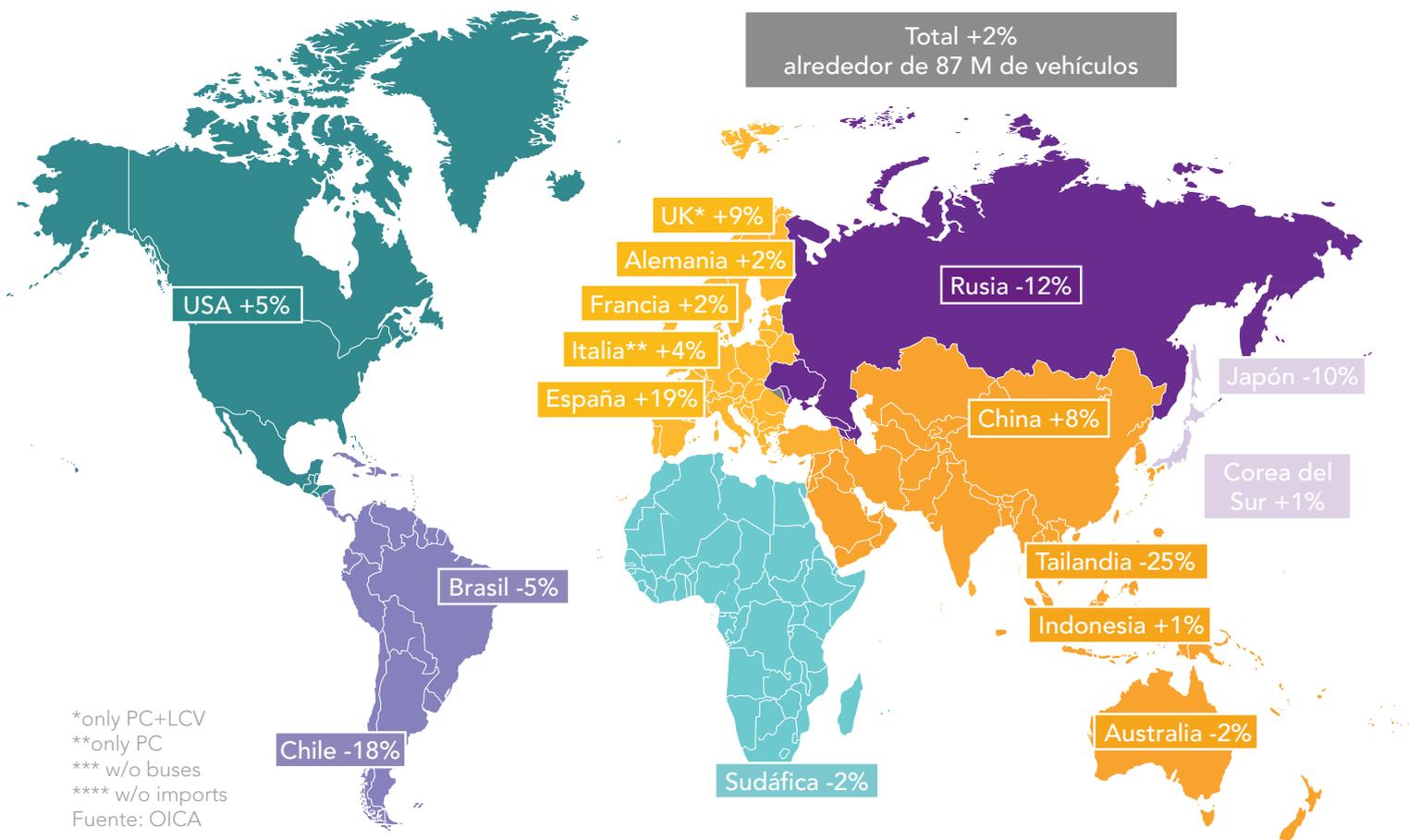
En un escenario globalizado y altamente competitivo como el que vivimos, la estrategia predilecta de los directivos para asegurar a sus empresas un futuro exitoso es el crecimiento orgánico (un 67% lo considera extremadamente importante), por delante de la expansión de la cadena de valor y la diversificación (54%), la cooperación con actores de sectores convergentes (49%), la firma de joint ventures y alianzas estratégicas (45%), la externalización de actividades secundarias (30%), y las fusiones y adquisiciones (23%).

KPMG incluye en su encuesta una proyección de ventas mundiales hasta 2020. El año pasado, se comercializaron alrededor de 87 millones de vehículos ligeros, mientras que para este ejercicio se prevén 90 millones, un 3,4% más. La barrera de los 100 millones se cruzará en 2017, hasta alcanzar 111 millones a finales de la presente década.

Mercado español

La industria del automóvil ocupa de forma directa e indirecta en España a un 8,1% de la población activa, siendo, además, un referente en cuanto a empleo de calidad: las fábricas tienen un porcentaje de empleo fijo cercano al 85%, frente al 76% de todo el sector privado, lo que asegura un aprovechamiento óptimo de la formación y mayor valor añadido por hora de trabajo. Además, el

Previsión de ventas 2014



ajuste de costes en la industria española del automóvil ha sido el más importante en el grupo de países más desarrollados de la UE y se ha basado fundamentalmente en flexibilizar las horas de trabajo, permitiendo una adaptación muy positiva de los costes laborales a las fluctuaciones de la producción, sin pérdidas significativas de puestos de trabajo.

Después del descenso de producción en 2012, el año 2013 supuso el inicio de la recuperación de la fabricación de automóviles. Con un incremento del 9,3%, se produjeron un total de 2.163.338 vehículos. Una dinámica que ha continuado en 2014. Hasta el mes de noviembre ya se habían fabricado 2.248.433 unidades, cifra que se acerca a los 2,4 millones previstos por la patronal ANFAC para todo el ejercicio, y que se espera que alcance los 3 millones en 2017.

Exportaciones de vehículos

El comercio exterior ha tenido un papel determinante en el resurgir del sector automovilístico. Según la última memoria anual de ANFAC, 2013 se cerró con un total de 1.879.974 vehículos exportados, un 8,72% más, siendo especialmente llamativo el empuje de los vehículos industriales y los turismos.

Actualmente, en torno al 87% de la producción de automóviles se destina a exporta-

ción, con cotas históricas cercanas al 90% en años recientes. Sin embargo, el repunte del mercado interior en 2014 rebajará algo este ratio. La UE-15 sigue siendo el principal destino de exportación de automóviles fabricados en España, con un 74,7% de las salidas totales, con cuatro países (Francia, Alemania, Reino Unido e Italia) como principales receptores.

Sin embargo, la debilidad actual de algunos de estos mercados tradicionales está potenciando otros rumbos. El norte de África se está convirtiendo en un destino fuerte para los vehículos 'made in Spain'. Países como Argelia, Túnez, Marruecos o Egipto compraron más de 100.000 vehículos en 2013.

Mercado latinoamericano

Latinoamérica también sigue siendo un destino a tener en cuenta. A pesar de su pujante industria automovilística, el 1,6% de la producción española va a parar al mercado mexicano, y otro 1% al resto de países latinoamericanos, con una tendencia claramente creciente en cuanto a unidades exportadas.

Y eso que Latinoamérica está experimentando en los últimos años un auge en su industria automovilística. En 2013 tanto Brasil, séptimo productor mundial, como México,

octavo, batieron cifras históricas de fabricación. En concreto, Brasil elevó su producción a 3,5 millones, con un alza del 11,8% respecto del mismo período de 2012. En México se alcanzó una producción de 2,7 millones de vehículos. Argentina es otro de los países a valorar; no obstante las ventas internas cerraron 2013 con casi 965.000 unidades.

Aunque son mercados de menor escala en este sector, Chile y Colombia también están reaccionando bien. Según la Asociación Nacional Automotriz de Chile en 2013 se registró un récord de casi 380.000 unidades comercializadas. En Colombia, según un estudio publicado el pasado abril por BBVA Research, las ventas deberían crecer entre 2014 y 2015 de 302.000 a 314.000 vehículos gracias a la expansión de la economía.

El futuro en toda Latinoamérica se muestra esperanzador, gracias al crecimiento de una floreciente clase media, el mayor nivel de ingresos promedio de la población y la mayor penetración tanto de las exportaciones como de las importaciones. Esto unido al margen en la capacidad productiva del sector con respecto al resto de la industria manufacturera y las posibilidades de expansión en el terreno de la financiación hacen prever buenos tiempos para el automóvil.

El mercado mundial del automóvil, vuelta a las cuatro ruedas

Es probable que el crecimiento de la producción mundial de automóviles se sitúe en torno al 4%, respectivamente, en 2014 y 2015, con un aumento en China, India y México a expensas de Europa; y una producción de más de 100 millones de vehículos en 2017.

Las ventas de automóviles por mercado reflejan las dificultades económicas que enfrentan varios países: la recuperación es lenta en Europa; en Estados Unidos es más pronunciada; en Japón se basa en las políticas públicas; y en los países emergentes se está quedando atrás, a pesar de las altas expectativas. Otra nota destacada es la deslocalización de los fabricantes de componentes, esenciales para la industria de automoción, para seguir de esta forma la producción y registrar niveles saludables de rentabilidad.

Estas son las previsiones por zonas:

- 1. China.** El mercado está en alza (10% en 2014 y 8% en 2015), pero quizás los precios de venta tendrán que caer para mantener este ritmo.
- 2. Estados Unidos.** El mercado ha vuelto al nivel de ventas previo a la crisis. Se prevé un crecimiento del 4% en 2014 y 3% en 2015, es decir 17 millones de unidades vendidas.

3. Japón. A pesar de la política económica flexible y el proteccionismo (el 94% de coches vendidos son japoneses), se espera que la subida del IVA reduzca las ventas un 5% en 2014 y un 2% en 2015.

4. Europa. Se estima que el mercado de la automoción obtenga una recuperación del + 5% en 2014 y 2015, pero está aún muy lejos de su nivel anterior a la crisis. Por países

- **Francia:** el mercado está mostrando los primeros signos de recuperación, y se espera que las ventas crezcan un 3% en 2015.
- **Italia:** el mercado sigue deprimido. Las previsiones apuntan a que las ventas alcancen 1,3 millones de unidades (es decir, la mitad de su nivel anterior a la crisis), mientras la capacidad de producción sigue estando infrautilizada, sin esperanza de un rápido giro.
- **Alemania:** los fabricantes de automóviles están tratando de absorber el incremento de los costes de operación e inversiones a través de mejoras en la eficiencia y las sinergias internas. Se prevé

que el mercado crezca un 3% en 2014 y 2015.

- **España:** Se espera que la producción de automóviles aumente un 10% en 2014, gracias a los incentivos al cambio de vehículo.
- **Reino Unido:** el nivel anterior a la crisis se ha recuperado (2,4 millones de unidades), y se espera que el mercado se incremente un 10%.
- **Bélgica:** El mercado se mantendrá estable, mientras que la producción se enfrenta a una crisis crónica y no hay perspectivas de crecimiento.

5. Los nuevos jugadores. El esperado "Dorado" en los mercados emergentes de la automoción se ha visto socavado por una serie de crisis económicas y políticas. Para 2014, se pronostica que las inscripciones caigan un 10% en Brasil, crezcan un 2,5% en India, y la contracción del 14% en Rusia. Otros mercados, como Arabia Saudí, Turquía y Malasia están aumentando sucesivamente; mientras Tailandia y Argentina han mostrado que los riesgos económicos y políticos tienen un impacto directo en el mercado automotriz.

Fuente: Euler Hermes, Economic Outlook n° 1210, agosto-septiembre 2014

