

## **Se acelera la migración de compañías de autopartes de EE.UU. y de Canadá a territorio mexicano**

Como resultado del proceso de reestructuración de la industria automotriz en Norteamérica y con el objetivo de reducir los costos de producción, las armadoras de automóviles y los proveedores de autopartes intensificaron la migración de su producción a México. Hasta hace algunos años China y otros países de bajo costo habían atraído inversiones en manufactura de partes automotrices. Sin embargo, esto cambió radicalmente a partir de 2008 cuando se incrementó drásticamente el precio de petróleo y se depreció el dólar estadounidense frente a otras monedas. Al mismo tiempo, México se volvió atractivo una vez más por lo competitivo de su manufactura, por sus bajos costos de embarque y la estabilidad en el tipo de cambio peso-dólar. Según el informe "Manufacturing-Outsourcing Cost Index" que produjo Alix Partners, una firma consultora estadounidense, en mayo de 2009, México ha sido calificado como el país más competitivo en costos de outsourcing de manufactura para clientes en Estados Unidos, por encima de la calificación recibida por China o la India.

Cuando la producción automotriz en EE.UU. disminuyó drásticamente a fines de 2008 y durante todo el 2009, un número limitado de proveedores de autopartes japoneses que durante 2007 invertían activamente en el establecimiento y expansión de sus plantas de manufactura en México reevaluaron sus planes y hasta decidieron cerrar sus instalaciones. Pero en la mayoría se destacaron los casos de que las compañías de autopartes cerraron sus plantas en EE.UU. y aumentaron la producción en México para fortalecer la competitividad de costos y mejorar la rentabilidad, así como para ofrecer productos más económicos a las armadoras automotrices.

Respecto a las armadoras de automóviles que abrieron plantas en México en los últimos años, GM arrancó la producción de Chevrolet Aveo en su nueva planta de San Luis Potosí establecida en 2008. Asimismo, Ford Motor iniciará en 2010 la producción de Fiesta, un modelo estratégico global, para el mercado norteamericano. En el futuro inmediato se anticipa la expansión de la capacidad de producción de vehículos en México, principalmente de modelos subcompactos, cuya producción requiere mantener costos de manufactura bajos. De la misma manera, es posible que se incremente la demanda de proveeduría mexicana por la apertura de nuevas plantas de KIA (West Point, Georgia) y de VW (Chattanooga, Tennessee que iniciará producción en el 2011).

Además, se observa la migración de EE.UU. y de Canadá a México de plantas de armadoras de vehículos comerciales como Daimler Truck.

Por otra parte, el gobierno mexicano, a través de la Secretaría de Economía, amplió los incentivos para el desarrollo de la industria de autopartes al implementar en noviembre de 2009 adecuaciones al Decreto Automotriz flexibilizando las regulaciones para las armadoras que operan en México y aumentándoles el cupo de importación de vehículos libres de aranceles provenientes de fuera de la zona NAFTA bajo ciertas condiciones. El nuevo esquema alenta a las armadoras automotrices a invertir en proyectos que apoyen el desarrollo de proveeduría mexicana o comprar partes y componentes mexicanos para su producción en las plantas fuera de México. Como resultado de estas medidas, Toyota, Honda y Nissan incrementarán su proveeduría de partes hechas en México.

### **Ampliaciones y traslado de operaciones de autoparteros en México**

<b>Compañía</b>	<b>Movimiento</b>
AKT (Alemania)	Marzo de 2009, outsourcing de producción con Offshore Group, Saltillo
American Axle Manufacturing (EE.UU.)	Traslado de producción de Detroit a Guanajuato en julio 2009
Faurecia (Francia)	A sept. de 2009, posible plan de abrir una nueva instalación en México para proveer a VW en EE.UU.
Getrag (Alemania)	A principios de 2010, arranca la producción del nuevo modelo de DCT en su planta en Guanajuato
Hella (Suecia)	Abrió una nueva planta en Guanajuato en oct. 2008
Hydro (Noruega)	Traslado de producción de Michigan a Reynosa
JK Tyre (India)	Noviembre de 2009, planes para aumentar su exportación desde México al doble
Kongsberg (Noruega)	Traslado de producción de Ohio a Nuevo Laredo, y de Kansas a Matamoros
Leoni (Alemania)	Diciembre 2008, abrió una planta en Durango
Preh (Alemania)	Exporta los sistemas de aire acondicionado de Monterrey a las plantas de Ford en EE.UU., Canadá y México
Posco (Corea del Sur)	Agosto 2009, abrió una planta en Altamira
Schaeffler (Alemania)	Noviembre 2008, abrió una segunda planta en Irapuato
Mitsuba (Japón)	Noviembre 2009, posible traslado de producción de Michigan, Indiana y Kentucky a Nuevo León
Kinugawa Rubber (Japón)	Noviembre 2009, plan de abrir su primera planta para

	2011-2012 posiblemente en centro-oeste de México
Tokai Rubber (Japón)	Diciembre 2009, traslado de producción de Ohio y Tennessee a Chihuahua
Piolax (Japón)	Octubre 2009, La anterior subsidiaria estadounidense en México se convierte en la subsidiaria japonesa como proceso de fortalecimiento de su capacidad
Nippon Kayaku (Japón)	Traslado de producción de EE.UU. a México
Hitachi Chemical (Japón)	Traslado de producción de Kentucky a Morelos, Nuevo León con inicio de producción en abril de 2010.

### Reducciones de negocios de autoparteros en México

Proveedor	Movimiento
Tachi-S (Japón)	Junio 2009, redujo de tres a dos el número de sus plantas en Saltillo
Takata (Japón)	Cerró una planta en FY2008 y dos en FY2009. Traslado de operación de Guadalajara a Acuna, Torreón, Monclova y Frontera de Coahuila.
NGK Insulator (Japón)	Abril 2009, suspensión por dos años de su plan de abrir una planta en México

*Fuente: FOURIN, informe mensual del sector automotriz a nivel mundial, No.293. Enero de 2010.*

*\*Traducción y actualización elaborada por la oficina de representación de la Secretaría de Economía en Japón.*