



PwC Automotive Institute Analyst Note

Pronóstico trimestral

Comentario sobre el artículo [PwC Spotlight Q & A](#) [Full Briefings Link](#) www.pwc.com/auto/institute

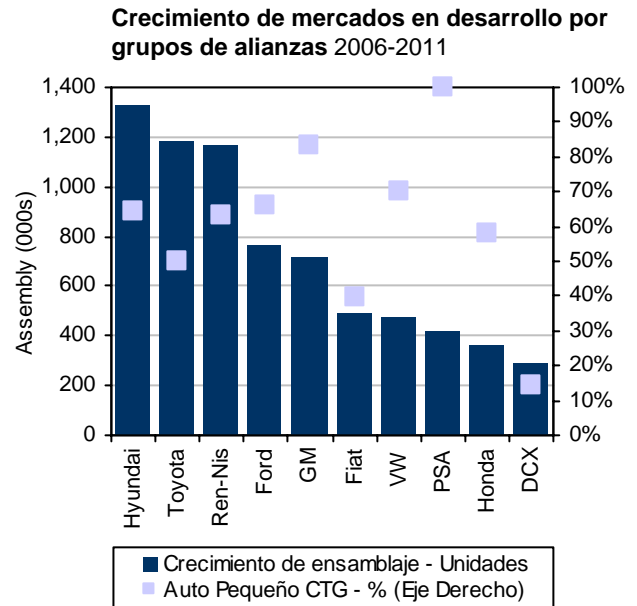
Aceleración de la movilidad social

14 de mayo de 2007

michael.k.mckenzie@us.pwc.com

El estancamiento o disminución de los niveles de venta en los mercados desarrollados alrededor del mundo han motivado a los fabricantes de automóviles a explorar nuevas oportunidades de crecimiento. Aunque la expansión económica en países en desarrollo, como China e India, impulsa las ventas en este sector, algunos fabricantes están apostando fuertemente a los vehículos de bajo costo para acelerar este proceso, ofreciendo a los nuevos consumidores una opción más accesible.

Como parte del intento de “motorizar a las masas alrededor del mundo”, se espera que los programas de vehículos económicos aumenten 4 millones de unidades durante los próximos cinco años. Los fabricantes automotrices maduros competirán frente a frente con modelos como Chery y Tata para ganar a los consumidores que están cambiando sus dos ruedas por cuatro. Sin embargo, es posible que un influxo de vehículos como este ponga al descubierto una infraestructura sumamente deficiente y una gran desigualdad socioeconómica en estos mercados, lo que contrarrestaría su potencial de crecimiento.



Fuente: PwC Automotive Institute 2007Q2 Data Release.

- Se espera que las actividades globales de ensamblaje muestren un incremento de 9.5 millones de unidades o 14.5% en los próximos cinco años. Asimismo, la industria está consciente de su exceso de capacidad y sólo generará un aumento neto de 65 mil unidades.
- La importancia de los mercados en desarrollo es cada vez mayor, el año pasado representaron el 33% de la estructura global y se espera que aumente a 40% para 2011. Las economías BRIC superan a los demás países en desarrollo, representando el 50% del crecimiento global total de las actividades de ensamblaje.
- Sin embargo, los nuevos mercados emergentes, incluyendo Indonesia, Filipinas, Pakistán, Vietnam y Egipto empezarán a compensar esta situación con un crecimiento combinado de 56% durante los próximos cinco años.
- Renault-Nissan encabezará el crecimiento global de las actividades de ensamblaje (+29%) debido, hasta cierto punto, a que 2006 fue un periodo cíclico de recesión. Sin embargo, gran parte de este crecimiento se puede atribuir a su agresiva estrategia de automóviles económicos, enfocada en varios mercados en desarrollo.
- El Renault Logan ha generado un gran interés en el sector de automóviles económicos y en los próximos cinco años habrá más competidores, desde Tata hasta Toyota, que introducirán productos similares al mercado.
- Como una forma de proteger los márgenes operativos, muchos OEMs (fabricantes de equipo original) de Estados Unidos están trasladando sus plantas de ensamblaje a México, especialmente las de automóviles pequeños. Se esperan nuevas inversiones para estimular el crecimiento de las actividades de ensamblaje de 2006 (26%) a 2011. Sin embargo, el traslado de estas actividades de ensamblaje fuera del entorno operativo de Estados Unidos, el cual está repleto de costos preexistentes, probablemente será un tema que genere mucha controversia dentro del sindicato UAW (United Auto Workers).
- Se espera que la Unión Europea se convierta en la segunda fuente promotora más importante del crecimiento global del sector de ensamblaje, después de Asia Pacífico, gracias a su expansión (2.3 millones de unidades) en Europa Central.
- Alemania, la cuarta base de ensamblaje más importante del mundo, enfrentará un gran reto en los próximos años, debido al anuncio de la legislación para garantizar el cumplimiento de reducción de CO2 anunciada a principios de 2007. Dicha ley está generando tensiones dentro de la ACEA (Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles), entre los países cuyos fabricantes presentan índices bajos de emisiones de CO2 (como Francia e Italia) y los que presentan índices altos (Alemania).

							Growth Analytics (2006-2011)				
Region	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Unit Diff.	% Chg	CAGR	CTG %	Rank [†]
Asia-Pacific	24,767,233	25,605,035	26,944,012	27,737,688	28,361,803	28,871,373	4,104,140	16.6%	3.1%	43.3%	1
European Union	17,829,415	18,072,374	18,790,119	19,630,267	19,856,903	20,095,371	2,265,956	12.7%	2.4%	23.9%	2
North America	15,288,670	15,085,796	15,301,116	15,547,609	15,835,571	16,190,047	901,377	5.9%	1.2%	9.5%	4
South America	2,928,271	3,031,150	3,103,418	3,225,428	3,277,747	3,381,833	453,562	15.5%	2.9%	4.8%	5
East Europe	2,698,650	2,805,804	3,138,130	3,557,308	3,898,505	4,125,636	1,426,986	52.9%	8.9%	15.1%	3
Middle East & Africa	1,654,509	1,752,844	1,919,111	1,942,977	1,949,431	1,978,911	324,402	19.6%	3.6%	3.4%	6
Global Total Assembly	65,166,748	66,353,003	69,195,906	71,641,277	73,179,960	74,643,171	9,476,423	14.5%	2.8%	100.0%	
Global Capacity	81,011,634	84,049,273	87,767,888	89,101,126	90,281,064	90,552,586	9,540,952	11.8%	2.3%		
Global Excess Capacity	15,844,886	17,696,270	18,571,982	17,459,849	17,101,104	15,909,415	64,529	0.4%	0.1%		

Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Unit Diff.	% Chg	CAGR	CTG %	Rank [†]
1 USA	10,860,007	10,713,961	10,708,377	11,065,848	11,429,851	11,428,518	568,511	5.2%	1.0%	6.0%	6
2 Japan	10,839,983	10,754,809	10,890,518	10,887,119	10,794,099	10,722,820	-117,163	-1.1%	-0.2%	-1.2%	58
3 China	5,610,762	6,246,532	6,718,558	7,006,819	7,323,446	7,582,932	1,972,170	35.1%	6.2%	20.8%	1
4 Germany	5,223,859	5,360,720	5,533,507	5,834,920	5,866,386	5,884,100	660,241	12.6%	2.4%	7.0%	4
5 South Korea	3,681,336	3,493,098	3,403,760	3,300,919	3,309,507	3,403,068	-278,268	-7.6%	-1.6%	-2.9%	60
6 France	3,051,451	2,926,058	3,196,989	3,347,534	3,339,087	3,340,076	288,625	9.5%	1.8%	3.0%	11
7 Spain	2,677,121	2,626,556	2,486,203	2,635,658	2,744,439	2,738,062	60,941	2.3%	0.5%	0.6%	24
8 Canada	2,496,930	2,469,000	2,615,037	2,555,296	2,374,323	2,321,797	-175,133	-7.0%	-1.4%	-1.8%	59
9 Brazil	2,221,576	2,285,578	2,296,527	2,387,708	2,434,075	2,530,754	309,178	13.9%	2.6%	3.3%	9
10 Mexico	1,931,733	1,902,835	1,977,702	1,926,465	2,031,397	2,439,732	507,999	26.3%	4.8%	5.4%	7
11 United Kingdom	1,622,136	1,655,592	1,700,761	1,693,668	1,590,236	1,549,877	-72,259	-4.5%	-0.9%	-0.8%	55
12 India	1,557,919	1,761,887	2,192,566	2,564,688	2,861,249	2,997,860	1,439,941	92.4%	14.0%	15.2%	2
13 Russia	1,335,431	1,402,131	1,673,053	1,905,982	2,190,336	2,395,643	1,060,212	79.4%	12.4%	11.2%	3
14 Thailand	1,232,628	1,342,846	1,415,677	1,510,880	1,544,812	1,602,504	369,876	30.0%	5.4%	3.9%	8
15 Italy	1,168,092	1,232,100	1,272,914	1,335,691	1,359,716	1,446,358	278,266	23.8%	4.4%	2.9%	13
16 Iran	1,003,981	1,020,994	1,112,271	1,103,668	1,099,300	1,121,862	117,881	11.7%	2.2%	1.2%	19
17 Turkey	938,107	935,622	980,259	1,149,375	1,205,092	1,217,815	279,708	29.8%	5.4%	3.0%	12
18 Belgium	881,930	875,985	856,783	781,675	849,423	909,251	27,321	3.1%	0.6%	0.3%	30
19 Czech Republic	815,603	803,081	775,700	931,324	977,997	1,018,811	203,208	24.9%	4.5%	2.1%	14
20 Poland	713,907	736,931	798,544	851,884	842,895	883,779	169,872	23.8%	4.4%	1.8%	16
Top 20 Total Assembly	59,864,492	60,546,316	62,605,706	64,777,121	66,167,666	67,535,619	7,671,127	12.8%	2.4%	80.9%	
Top 20 (% of Global Total)	91.9%	91.2%	90.5%	90.4%	90.4%	90.5%					

Alliance Group	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Unit Diff.	% Chg	CAGR	CTG %	Rank [†]
1 Toyota Group	9,743,870	9,836,507	10,333,905	10,619,628	10,813,006	11,308,674	1,564,804	16.1%	3.0%	16.5%	2
2 GM Group	9,114,813	9,077,154	8,840,918	9,183,235	9,455,900	9,801,599	686,786	7.5%	1.5%	7.2%	6
3 Ford Group	7,705,531	7,700,175	8,085,549	8,082,545	7,993,897	7,941,325	235,794	3.1%	0.6%	2.5%	11
4 Renault-Nissan	5,837,254	6,439,663	7,000,229	7,248,162	7,503,778	7,520,686	1,683,432	28.8%	5.2%	17.8%	1
5 VW Group	5,683,015	5,631,919	5,854,727	6,378,068	6,532,933	6,587,207	904,192	15.9%	3.0%	9.5%	4
6 DCX Group	4,042,206	4,116,770	4,333,079	4,348,516	4,259,445	4,222,429	180,223	4.5%	0.9%	1.9%	15
7 Hyundai Group	3,881,212	4,013,332	4,437,387	4,644,779	4,788,883	5,105,062	1,223,850	31.5%	5.6%	12.9%	3
8 Honda Group	3,671,386	3,764,518	3,808,507	4,071,081	4,351,727	4,321,167	649,781	17.7%	3.3%	6.9%	7
9 PSA Group	3,415,588	3,341,333	3,474,980	3,686,107	3,711,582	3,689,351	273,763	8.0%	1.6%	2.9%	9
10 Fiat Group	2,290,685	2,437,174	2,609,190	2,753,499	2,883,131	3,073,388	782,703	34.2%	6.1%	8.3%	5
11 Suzuki Group	2,243,711	2,242,340	2,297,979	2,403,333	2,485,813	2,473,389	229,678	10.2%	2.0%	2.4%	12
12 BMW Group	1,365,704	1,439,638	1,475,772	1,472,849	1,576,699	1,617,198	251,494	18.4%	3.4%	2.7%	10
Top 12 Total Assembly	58,994,975	60,040,523	62,552,222	64,891,802	66,356,794	67,661,475	8,666,500	14.7%	2.8%	91.5%	
Top 12 (% of Global Total)	90.5%	90.5%	90.4%	90.6%	90.7%	90.6%					

[†]Clasificaciones basadas en la contribución al crecimiento total global (CTG%).

Nota: Los países y los Grupos de Alianzas se basan en el volumen total de unidades registrado en 2006. Los resultados de los Grupos de Alianzas se basan en las definiciones actuales de los mismos, como en el caso específico del análisis de GM que excluye la alianza estratégica previa entre Fuji Heavy Industries, Suzuki (Maruti) e Isuzu; y el análisis de Toyota que sí incluye la alianza con Fuji Heavy Industries.

Fuente: AUTOFACTS Global Light Vehicle Assembly Outlook 2007 Q2 Release (Actualizado al 1 de abril de 2007).

Disclaimer: The information contained in this report represents the culmination of proprietary research conducted by the PwC Automotive Institute, an analytical group within the PricewaterhouseCoopers Knowledge Services Organisation. All material contained in this report was developed independently of any PricewaterhouseCoopers client relationship and does not represent the firm's view as an auditor to any legal business entity. While every effort has been made to ensure the quality of information provided, no representation or warranty of any kind (whether expressed or implied) is given by PricewaterhouseCoopers as to the accuracy, completeness or fitness for any purpose of this document. As such, this document does not constitute the giving of investment advice, nor a part of any advice on investment decisions. Accordingly, regardless of the form of action, whether in contract, tort or otherwise, and to the extent permitted by applicable law, PricewaterhouseCoopers accepts no liability of any kind and disclaims all responsibility for the consequences of any person acting or refraining from acting in reliance on this document. "PricewaterhouseCoopers" refers to PricewaterhouseCoopers LLP, a limited liability partnership or, as the context requires, other member firms of PricewaterhouseCoopers International Limited, each of which is a separate and independent legal entity. All rights reserved. AUTOFACTS is a trademark of PricewaterhouseCoopers LLP and is registered in the United States, Canada, the European Union, and the United Kingdom by PricewaterhouseCoopers LLP. Reproduction or retransmission without prior written consent from the PwC Automotive Institute is strictly prohibited.