

## ¿Frenazo en el sector del automóvil?

*Análisis sectorial de Euler Hermes*

- El mercado mundial del automóvil ha recuperado su media de crecimiento anual de 4 a 5% en 2011 y debería mantener la tendencia positiva en 2012, a pesar de cierta ralentización.
- Los mercados emergentes, motores del crecimiento del sector en 2009-2010, registrarán una ralentización de la demanda en 2011-2012.
- En los países industrializados, el mercado continúa a niveles muy inferiores a los previos a la crisis de 2008-2009, especialmente en Europa, donde sigue habiendo un significativo exceso de capacidad.
- Los principales retos de los fabricantes continúan siendo la adaptación de la oferta a los nuevos mercados y el desarrollo de asociaciones industriales en las áreas de innovación y producción.

**São Paulo, 23 de diciembre de 2011** – El sector del automóvil ha conocido su peor crisis en 2008-2009, cuando la producción bajó un 15,5%, situándose en 61,8 millones de vehículos. Enfrentados a la caída libre de 2009, numerosos países han instaurado planes de estímulo al desguace y otros incentivos a la venta de vehículos que han conducido a un fuerte repunte del mercado en 2010 (+26%). «El mercado global ha recuperado su velocidad de crucero este año con un crecimiento anual de 5% en 2011, lo que supone cerca de 82 millones de vehículos producidos», indica **Wilfried Verstraete**, Presidente del *Directoire* de Euler Hermes. «En los países emergentes, la demanda de automóviles ha perdido fuelle, explicando en parte nuestra previsión de crecimiento estabilizado en como máximo 4-5% en 2012».

### **Producción: un crecimiento impulsado exclusivamente por los nuevos mercados**

A lo largo de los últimos cinco años, la producción automovilística ha aumentado un 11% en el **mundo**. Sin embargo, Europa (-11%), Norteamérica (-22%) y Japón (-34%) se han mantenido muy por detrás durante este periodo. Son los mercados emergentes, China a la cabeza (+123%), los que explican el crecimiento del sector. Gracias a la mejora del PIB per cápita y a las bajas tasas de propiedad de vehículos<sup>1</sup> que han impulsado la demanda, la industria del automóvil creció un 24% en Latinoamérica y un 40% en Asia – a pesar de la bajada excepcional de Japón.

Frente al menor volumen de producción en los mercados automovilísticos más maduros, algunos fabricantes se han adaptado. Es el caso de **Estados Unidos**, donde se ha recuperado el nivel de rentabilidad después de la reestructuración masiva de las herramientas de producción. Entre 2000 y 2009 los efectivos, fabricantes e industria auxiliar unidos, se han dividido a la mitad, en línea con la producción.

En **Europa** la situación es contrastada: sólo Alemania ha podido recuperar su nivel de producción previo a la crisis. España, Francia e Italia registran por el contrario volúmenes de producción inferiores, de -20%, -36% y -38% respectivamente, frente a 2007. Estos tres mercados han sufrido la caída de la demanda, pero también, en Francia e Italia, la deslocalización de una parte importante de su producción a zonas de bajo coste.

En **Japón**, afectado por el terrible terremoto y tsunami de 2011, la recuperación del sector sigue siendo aún más tímida que en Europa. Tocado por la fuerte apreciación del yen con respecto al euro, el país está en malas condiciones de competitividad.

<sup>1</sup> Tasa de propiedad de vehículos : número de vehículos por 1000 habitantes

Al mismo tiempo, los fabricantes **coreanos** parecen impermeables a la crisis y continúan ganando cuota de mercado (7,5% de la producción mundial en 2010, con respecto al 4,6% en 2005).

### **Matriculaciones: ¿ralentización después del alza impulsada por los planes de estímulo?**

Después de dos años de euforia, el mercado **chino** marca una pausa en 2011-2012 con un crecimiento de «sólo» 4 a 5%. Sin embargo, no hay ninguna duda sobre el importante potencial de crecimiento de este mercado donde la tasa de propiedad de vehículos (5%) es doce veces inferior a la de Europa (60%).

El otro gran mercado emergente, **India**, baja ligeramente en 2011 y se estabilizará en 2012 bajo el efecto de los tipos de interés que comienzan a ser prohibitivos y el fracaso de los coches *ultra low cost*. India conserva sin embargo su potencial de crecimiento a largo plazo.

El mercado **brasileño** está igualmente en fase de estabilización en 2011-2012 (+2% en 2012), después del aumento del precio de vehículos importados, con fuertes tasas, y de la subida de tipos de interés.

**Rusia** continúa beneficiándose de esquemas de estímulo al desguace en 2011, pero el crecimiento debería ralentizarse en 2012 (0%).

El mercado **americano**, fuertemente deprimido de 2008 a 2010, se ha ido recuperando impulsado por la renovación. Debería alcanzar un crecimiento de 8% a 10% en 2012.

Después de un año 2011 catastrófico (-15%), **Japón** conocerá un repunte técnico en 2012 (+8%). Se trata sólo de una mejora temporal: a largo plazo, el mercado japonés está estructuralmente en bajada y parece no poder recuperar jamás su nivel previo a la crisis.

### **¿Una fragmentación de la industria europea del automóvil?**

En 2011, las ventas de coches continúan bajando en **Europa**, sobre todo en el sur. «*El mercado del automóvil europeo sigue desgraciadamente por debajo de su nivel previo a la crisis, al menos un 15%*», comenta **Ludovic Subran**, Economista Jefe de Euler Hermes. «*El mercado está atrapado de forma natural por la realidad económica. Con el fin de los planes de relanzamiento y la austeridad reinante en la mayoría de los países europeos, el automóvil sólo puede seguir con su lenta agonía y debería contraerse de nuevo entre 3% y 5% el próximo año*».

«*Asistimos al nacimiento de dinámicas muy distintas dentro de Europa*», añade. En el Reino Unido, en Italia y en España, los mercados siguen entre 20% y 50% por debajo de sus niveles previos a la crisis, con ninguna previsión de recuperación en 2012. En Alemania, sin embargo, el mercado se estabiliza en un nivel próximo al de 2008, en 3,1 millones de matriculaciones en 2012 (-1,5% con respecto a 2011).

El mercado francés se sigue beneficiando de numerosos incentivos a los fabricantes este año. Sin embargo, según **Yann Lacroix**, responsable de estudios sectoriales de Euler Hermes, «*el Mercado está en dificultades. Constatamos actualmente una fuerte degradación de los pedidos que debería traducirse en una caída del crecimiento del 10% en 2012, la más fuerte de Europa. Además, la rentabilidad de los fabricantes franceses es baja, de 2,2%, tres veces inferior a la de Alemania*».

La crisis de 2008-2009 ha acentuado el desplazamiento de la producción automovilística hacia los mercados emergentes, gracias a los cuales el crecimiento continuará en 2011-2012, incluso aunque registren también cierta ralentización. «*Los fabricantes se enfrentan a nuevos y grandes desafíos. Por un lado, deben adaptar su oferta y gamas a las nuevas demandas de los países emergentes. Por otro, sólo pueden mantener su competitividad desarrollando asociaciones industriales, tanto en innovación como en producción. Un ejemplo de esta necesidad es la inversión absolutamente necesaria para producir un vehículo verde rentable*», concluye **Wilfried Verstraete**.

Para recibir la presentación detallada de PowerPoint por favor comuníquese con:

**Media Relations, Euler Hermes Group**

Bettina Sattler – +33 (0)1 4070 8141 – [bettina.sattler@eulerhermes.com](mailto:bettina.sattler@eulerhermes.com)

**Euler Hermes Latin America:**

Thaïs de La Touloubre Monteiro: +55 11 3065-2268 – [thais.delatouloubre@eulerhermes.com](mailto:thais.delatouloubre@eulerhermes.com)

**Euler Hermes en América Latina, presente en Argentina, Brasil, Colombia, Chile y México,** contribuye al desarrollo rentable de las empresas a través de un servicio integral de prevención de riesgos, recobro de créditos impagados e indemnización por pérdidas sufridas

.....

**Euler Hermes** es el líder mundial en seguro de crédito y uno de los líderes en caución y en recobro de deudas comerciales. Con más de 6.000 empleados en más de 50 países, Euler Hermes ofrece una gama completa de servicios para gestionar los créditos comerciales entre empresas y registró una **cifra de negocio consolidada de 2.150 millones de euros en 2010.**

Euler Hermes ha desarrollado una red internacional de vigilancia que permite analizar la estabilidad financiera de 40 millones de empresas. El grupo garantiza 633.000 millones de euros en transacciones comerciales en todo el mundo.

Euler Hermes, filial de Allianz, cotiza en Euronext París. El grupo tiene la calificación AA- de Standard & Poor's.

[www.eulerhermes.com](http://www.eulerhermes.com)

**Advertencia:**

Algunas de las afirmaciones contenidas en el presente documento pueden tener la naturaleza de meras expectativas o previsiones basadas en opiniones o puntos de vista actuales de la Dirección de la Compañía. Estas afirmaciones implican una serie de riesgos e incertidumbres, tanto conocidos como desconocidos, que podrían provocar diferencias importantes entre los resultados, actuaciones o acontecimientos reales y aquellos a los que explícita o implícitamente este documento se refiere. El carácter meramente provisional de las afirmaciones que aquí se contienen puede derivarse tanto de la propia naturaleza de la información como del contexto en el que se realizan. En este sentido, las construcciones del tipo "puede", "podrá", "debería", "se espera", "pretende", "anticipa", "se cree", "se estima", "se prevé", "potencial" o "continúa" y otras similares, constituyen la expresión de expectativas futuras o de meras previsiones.

Los resultados, actuaciones o acontecimientos reales pueden diferir materialmente de aquellos reflejados en este documento, debido, entre otras causas a (i) la coyuntura económica general y, en particular, la coyuntura económica del núcleo principal de actividad del Grupo Euler Hermes y sus principales mercados; (ii) el desarrollo de los mercados financieros y, en especial, de los mercados emergentes, de su volatilidad, de su liquidez y de crisis de crédito; (iii) la frecuencia e intensidad de los siniestros asegurados; (iv) la tasa de conservación de negocio; (v) niveles de morosidad; (vi) la evolución de los tipos de interés; (vii) los tipos de cambio, en especial el tipo de cambio Euro-Dólar; (viii) la competencia; (ix) los cambios legislativos y regulatorios, incluyendo los referentes a la convergencia monetaria y la Unión Monetaria Europea; (x) los cambios en la política de los bancos centrales y/o de los gobiernos extranjeros; (xi) el impacto de adquisiciones, incluyendo las integraciones; (xii) las operaciones de reorganización y (xiii) los factores generales que incidan sobre la competencia, ya sean a nivel local, regional, nacional y/o global. Muchos de estos factores tienen mayor probabilidad de ocurrir o pueden ser de carácter más pronunciado, en caso de actos terroristas. La compañía no está obligada a actualizar las previsiones contenidas en el presente documento.