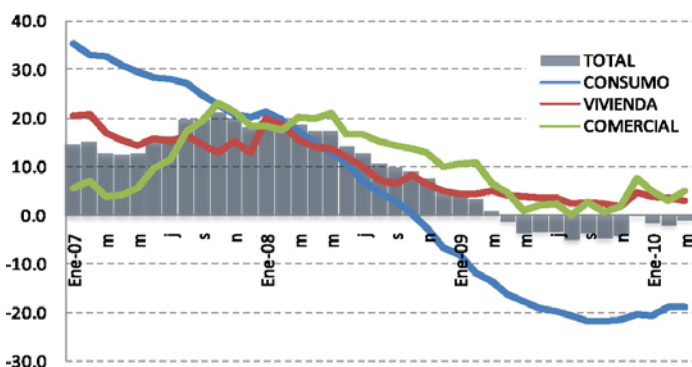


Crédito bancario: cuando la estabilidad no es suficiente

La cartera de crédito otorgado por la banca comercial ascendió a 1,964.8 mmdp en marzo (una disminución de 0.7% en términos reales respecto al mismo mes de 2009). Los créditos a la vivienda aumentaron 3.2% y los comerciales 5.2%

El crédito al consumo acumula 17 meses de contracción y no se advierte un cambio en esta tendencia, aunque se ha estabilizado en una tasa de menos 18% en los últimos 6 meses. En marzo de 2010 se contrajo 18.8%, situándose en el nivel de mayo de 2006 (374.8 mmp).

GRÁFICA 1. Crecimiento real anual, %



Fuente: Reporte sobre desarrollo financiero, Foro Económico Mundial 2009

El crédito al consumo ha dejado de ser la parte más dinámica de la cartera total y fuente de prácticamente la mitad de los intereses cobrados por la banca comercial entre 2003 y 2007. Ahora la mayor participación es de préstamos comerciales (incluyendo a las entidades gubernamentales) y en una menor proporción los créditos a la vivienda.

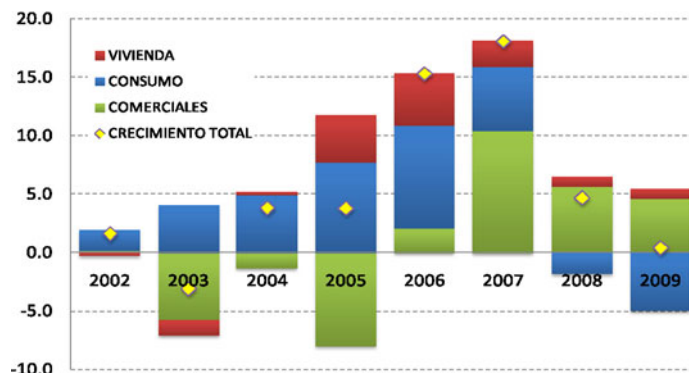
De continuar la contracción del crédito, seguiría cayendo una de las principales medidas de tamaño de los sistemas financieros, a saber: el crédito al sector privado como proporción del PIB.

Desde 2004 a 2008, el crédito al sector privado creció muy por encima del PIB, lo que permitió un aumento paulatino de dicha razón, que en 2008 fue de 20%, muy lejos aún del 33% que se alcanzó en 1994 y del máximo histórico de 37% de 1969. Si este indicador sigue la tendencia de recesiones anteriores, se puede esperar que caiga en los próximos años, a lo que hay que añadir la sequía de préstamos a la producción.

La necesidad de crear las condiciones propicias para el financiamiento de la actividad productiva y así dinamizar la generación de riqueza es

ingente. No obstante, los resultados del Índice de desarrollo financiero 2009 publicado por el Foro económico mundial (WEF) indican la frágil posición relativa de México. En el índice global México se sitúa en el tercio inferior de la muestra de 55 países.

GRÁFICA 2. Contribución al crecimiento en puntos porcentuales



Fuente: Reporte sobre desarrollo financiero, Foro Económico Mundial 2009

Las mejores calificaciones están asociadas con la estabilidad financiera, en particular con el indicador macroprudencial. Este resultado es consistente con las políticas públicas encaminadas a preservar la estabilidad del sistema financiero aún a costa de su dinamismo.

Sin embargo, los peores resultados se obtienen en los indicadores que dan cuenta del tamaño del sistema financiero. Las razones que miden el crédito al sector privado, el ahorro financiero, los depósitos bancarios, los depósitos en el sistema financiero y los activos de la banca comercial (todos como proporción del PIB) ubican a México siempre al fondo de la clasificación.

La ventaja de la estabilidad financiera no se ha materializado en un sistema financiero que cumpla efectivamente con una función de intermediación para impulsar el proceso productivo. ●

Índice de desarrollo financiero 2009		
Índice global (Posición sobre 55 lugares)		43
1	Ambiente institucional	44
2	Ambiente de negocios	43
3	Estabilidad financiera	14
4	Servicios financieros bancarios	54
4.1	Depósitos bancarios/PIB	48
4.2	Depósitos del sist. financiero/PIB	49
4.3	M2/PIB	54
4.4	Crédito privado/PIB	48
4.5	Depósitos bancarios/PIB	51
5	Servicios financieros no bancarios	35
6	Mercados financieros	48
7	Acceso financiero	43

Fuente: Reporte sobre desarrollo financiero, Foro Económico Mundial 2009

El rumbo de la industria automotriz

La industria automotriz asentada en México aceleró su marcha en el primer cuatrimestre de este año. La producción creció, como también lo hicieron las ventas internas y las exportaciones, pero sin recuperar aun los niveles registrados en 2008.

Las ventas en el mercado nacional de vehículos ligeros nuevos sumaron 249 mil 426 unidades entre enero y abril pasados, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Comparada con el mismo periodo de 2009 resultó un incremento de 1%. Pero, respecto del primer cuatrimestre de 2008 fueron menores en 28.1%.

Algo similar se observa en el sector externo. Entre enero y abril de este año se exportaron 564 mil 388 unidades, cifra superior en 78.7% a la del primer cuatrimestre de 2009. Si se la compara con el mismo periodo de 2008, se observó una disminución de 26.8 por ciento, de acuerdo con la AMIA. Estados Unidos fue el destino de 70.3% de los vehículos vendidos al exterior.

UNA VISIÓN REGIONAL

En América Latina, Brasil y México son los dos principales fabricantes de automóviles. En aquel país, la producción está orientada en gran parte a satisfacer la demanda interna y especializada en vehículos medianos y pequeños.

En México la actividad se centra en la producción para el sector externo, básicamente para Estados Unidos. Los vehículos distintos a los de carga y pasajeros en que el sector auto-

motriz mexicano se ha especializado son autos grandes y todo terrenos, en general, de mayor consumo de combustible.

“En México, la industria automotriz ha gozado de considerables ventajas”, indicó un reporte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) publicado este mes. En primer término, los salarios son casi un décimo de los pagados en los Estados Unidos y Canadá. En segundo lugar, la cercanía geográfica con el mayor mercado automotor del planeta —por lo menos hasta la reciente crisis financiera— y, en tercero, el acceso preferente al mercado norteamericano, incluso antes de la firma del TLCAN. México tiene, además, un mercado interno de dimensiones atractivas para la comercialización de vehículos nuevos y usados.

VENTA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EE. UU.

Enero - abril 2010 vs. Enero - abril 2009

Origen	2009	2010	dif %
Alemania	140,409	169,468	20.7
Japón	440,325	429,148	-2.5
Corea	177,850	158,971	-10.6
México	230,180	397,019	72.5
Otros	76,350	64,125	-16.0
Total importaciones	1,065,114	1,218,731	14.4
Mercado (EE. UU. y Canadá)	1,949,233	2,299,430	18.0
TOTAL	3,014,347	3,518,161	16.7

Fuente: AMIA, con datos de Ward's Automotive Reports

Hasta la crisis del año pasado, el mercado externo compensó las caídas del mercado interno para la industria automotriz en México. Sin embargo, como apunta la Cepal, no se

ha producido la situación inversa —como sí ocurrió en Brasil— donde el mercado interno ayuda a amortiguar el desplome externo.

Desde la recesión de Estados Unidos en 2000, las exportaciones de vehículos han disminuido de 1.4 millones a alrededor de 1.1 millones de unidades por año. No es de esperar un pronto retorno del gasto de los consumidores estadounidenses, que por lo demás es previsible que opten por automóviles de menor consumo energético.

Dadas las dificultades de los grandes fabricantes estadounidenses y la abrupta caída de la demanda en aquel país, la industria mexicana experimentó una marcada contracción y dejó sus puntos flacos al descubierto, apuntó la Cepal. Entre ellos, la extrema dependencia de un mercado y sus dificultades para colocar su producción en mercados alternativos; la debilidad de su mercado interno, que no ha podido servir de alternativa a la producción mexicana --de hecho, una parte significativa de la demanda local es cubierta con vehículos compactos importados--; los vehículos armados en el país dependen en gran medida de las importaciones de partes y piezas más sofisticadas, en particular de los Estados Unidos. Esto complica las operaciones de los fabricantes no estadounidenses que carecen de redes de proveedores suficientemente amplias en el área del TLCAN.

La industria tendrá transformaciones severas a escala regional de América del Norte, incluyendo las presiones laborales en Estados Unidos y la redefinición de la competencia. El entorno global de lento crecimiento económico será una condición adicional que habrá que enfrentar. ●

Exportación en el mes					
Exportación	ABRIL		Dif. %	Particip.	
	2009	2010		2009	2010
EE UU	64,155	90,552	41.1	75.4	67.9
Canadá	7,467	13,884	85.9	8.8	10.4
Latinoamérica	5,632	11,775	109.1	6.6	8.8
África	0	1,665	n.c.	0.0	1.2
Asia	435	3,419	686.0	0.5	2.6
Europa	7,165	12,102	68.9	8.4	9.1
otros	267	9	-96.6	0.3	0.0
TOTAL	85,121	133,406	56.7	100.0	100.0

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

Exportación acumulada					
Exportación	ENE - ABR		Dif. %	Particip.	
	2009	2010		2009	2010
EE UU	230,180	397,027	72.5	72.9	70.3
Canadá	26,884	53,541	99.2	8.5	9.5
Latinoamérica	19,837	46,800	135.9	6.3	8.3
África	0	2,017	n.c.	0.0	0.4
Asia	4,521	13,917	207.8	1.4	2.5
Europa	34,133	48,260	41.4	10.8	8.6
otros	290	2,826	874.5	0.1	0.5
TOTAL	315,845	564,388	78.7	100.0	100.0