

México, atractivo para la manufactura de autos



CIUDAD DE MÉXICO (9/01/2017)

Ford y su estrategia Logística

Fuente: Vanguardia Industrial

Desde alianzas con otras armadoras y autoparteras para transporte de partes y vehículos, hasta aprovechar los tiempos en aduana para personalizar las unidades, en materia logística Ford México busca la mejora continua.

Un tema crítico para las armadoras ubicadas en México ante el incremento de la producción de vehículos es la logística. Para enfrentar este reto, Ford Motor Company de México ha implementado una estrategia logística que va desde las alianzas con otras armadoras y autoparteras para transporte de partes y vehículos, hasta aprovechar los tiempos en aduana para personalizar las unidades.

Dentro de Ford a nivel mundial, Ford México es el cuarto productor de vehículos con una producción de 42,000 unidades anuales, y también el cuarto en motores con un total de 575,000 unidades al año, explicó Rafael López, director de Logística y Planeación de Materiales de Ford México, durante su participación en el Foro Automotriz, realizado en Expo Carga 2015, que se lleva a cabo en el Centro Banamex. [Leer más...](#)

México primer destino para reshoring en Norteamérica

Fuente: Vanguardia Industrial

En los últimos 20 años se ha dado un cambio radical en las tendencias de localización de la manufactura; antes, los fabricantes trataron de aprovechar la mano de obra barata y el acceso privilegiado a las materias primas; hoy, nuevos factores impulsan el inminente desplazamiento de las plantas industriales en el mundo.

En esta nueva dinámica de la producción global, está habiendo una gran expectativa entorno al renacimiento de la manufactura estadounidense, impulsado por el concepto de reshoring o relocalización, donde México se ha convertido en un destino principal para ello, de acuerdo con el estudio Footprint 2020. Expansion and optimization approaches for US manufacturers, realizado por Deloitte Consulting y The Manufacturers Alliance for Productivity and Innovation (MAPI). [Leer más...](#)

El mapa de la industria automotriz se transforma

Fuente: Vanguardia Industrial

En los próximos cinco años más plantas de producción automotriz se trasladarán a países emergentes, con lo que las redes de producción llegarán a un tamaño que hace que las tareas como el aumento de la productividad, el desarrollo de productos y la simple gestión de cadenas de suministro sean muy difíciles.

En busca de la reducción de costos, los proveedores automotrices están trasladando sus plantas de producción más cerca de sus clientes, por lo que el mapa de la industria automotriz se está transformando a gran velocidad, sin embargo, uno de los retos que plantea producir en el exterior es que las redes de manufactura de los proveedores están cada vez más dispersas y son más difíciles de coordinar.

Esto revela el estudio The Proximity Paradox: Balancing Auto Suppliers' Manufacturing Networks, realizado por The Boston Consulting Group que, en asociación con el Instituto Fraunhofer de Ingeniería de Producción y Automatización, encuestó a 42 proveedores automotrices de todo el mundo. La muestra incluye a una cuarta parte de las 100 empresas más grandes del mundo y una selección de las medianas empresas, además de entrevistas a docenas de ejecutivos de abastecimiento automotriz y expertos de la industria.

[Leer más...](#)

Lo que México representa para Ford

Este país para la armadora estadounidense que recién retiró una inversión millonaria en San Luis Potosí, es sumamente competitivo y atractivo para manufacturar automóviles, pues representa un ahorro por 1,100 dólares por auto; además destaca la calidad de la manufactura que se tiene y la compra de 12,000 mdd en partes y componentes de proveedores instalados aquí, utilizados para exportar a 25 plantas de otros países y ensamblar aquí en México.



Por: Silvia Ortiz

CIUDAD DE MÉXICO (12/01/2017).- Antes de que la compañía automotriz Ford Motor Company, con sede en Estados Unidos, diera a conocer su decisión de suspender la inversión de 1,600 millones de dólares (mdd) para la construcción de una nueva planta en San Luis Potosí, directivos de esta compañía no sólo calificaban a México como un país sumamente competitivo y atractivo para manufacturar autos, sino que aportaban datos duros de lo que representan sus operaciones en este país y sus planes de crecimiento para 2017 y 2018. Incluso, dieron a conocer parte de la estrategia planeada en San Luis Potosí.

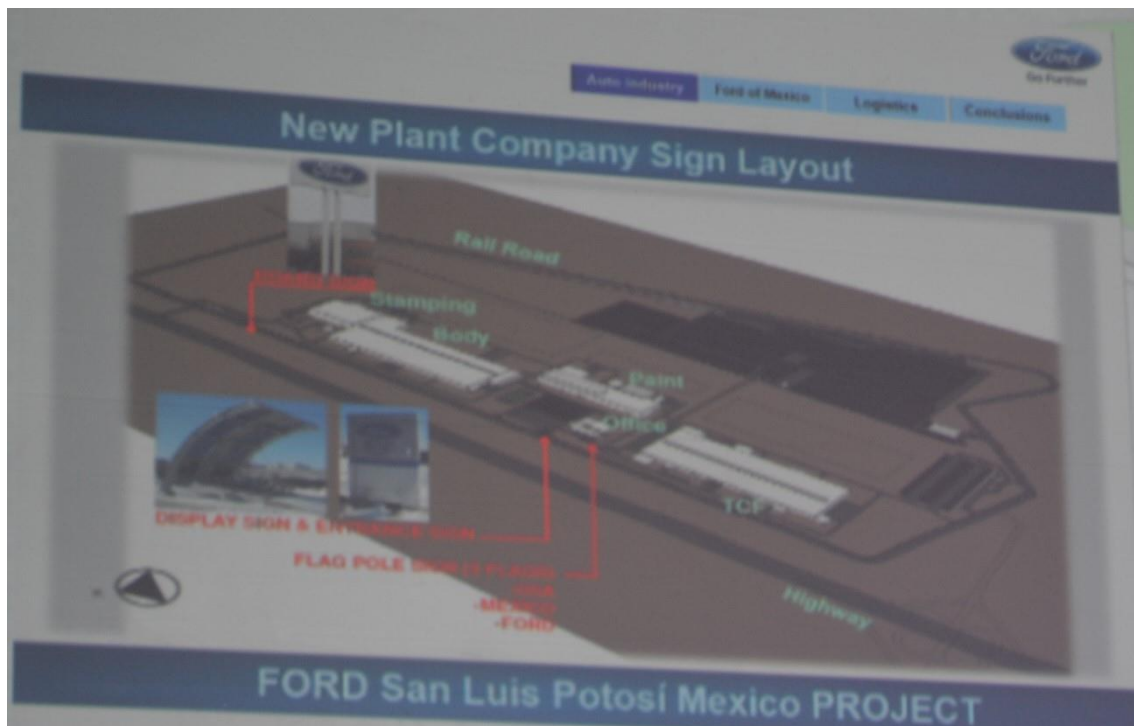
Sólo por poner un ejemplo, **Marcos Pérez Oyamburu, product Development Office de Ford Motor Company** dijo que esta empresa **tiene un ahorro de 1,100 dólares por auto en México y si tomamos en cuenta que la armadora, la cual llegó a México en 1925, en 2015 manufacturó 434,000 automóviles; esta cifra representa un ahorro por más de 477 millones de dólares (mdd).** Del total de autos ensamblados en nuestro país, 412,000 se exportaron, es decir, casi un 95% con destino a Estados Unidos, Europa y Asia.

En el caso del Ford Fiesta que se fabrica en la planta de Cuautitlán, Estado de México, el 65% se vendió a Norteamérica, el 24% a Sudamérica y el 11% en el mercado interno. Asimismo, el 94% del Ford Fusion se exportó a Norteamérica, el 5% a Sudamérica y sólo 1% se quedó en México.

Actualmente, en la planta de Hermosillo, Sonora, Ford tiene una producción de 1,400 vehículos diarios (Ford Fusion y Lincoln MKZ); trabaja tres turnos –de lunes a sábado–, descansa solo dos horas diarias y los domingos. El ahorro que tiene la armadora diariamente en este complejo que inició operaciones en noviembre de 1988 y que exporta a los mercados de Estados Unidos, Canadá,

Brasil, Argentina, Chile, Arabia Saudita y Corea del Sur es por un millón 540 mil dólares.

En lo que sería la planta de San Luis Potosí que arrancaría a finales de 2017 o principios de 2018, Ford tenía planeado producir entre 250,000 y 300,000 unidades para mediados del próximo año. En el Layout de esta planta destaca una planta de estampado, una de carrocerías y pintura, así como otra de ensamble. Un área para embarque de los vehículos terminados y facilidades de agua, entre otros aspectos. Esta planta abarataría los costos logísticos de la compañía por su localización, pues tiene una base de proveedores muy cercana y se encuentra a una distancia muy corta a los Puertos del Atlántico y del Pacífico para sacar el producto terminado.



Calidad de la manufactura

Cabe aclarar que además de los bajos costos de manufactura, **México para Ford es competitivo por la estabilidad en su economía, la logística y la calidad de la manufactura**”, este último factor tiene un peso muy importante para la compañía, toda vez que así lo reconoció recientemente, **Rafael López M., director de Logística y Planeación de Materiales de Ford México**, quien comentó que los costos de manufactura no son un factor determinante para que una OEM, en este caso Ford, se instale en algún país, pues si se tratara de este factor Guatemala, Bolivia y Perú tienen menores costos que México, indicó.

De hecho, Marcos Pérez, orgulloso de México afirma que aquí se hace ingeniería de los vehículos como el Ford Expedition, Ford Navigation y el Lincoln MKZ, sólo que no lo decimos porque nadie te compra (...) no tenemos esa fama, dice.

Con más de 30 años trabajando en Ford, el directivo –experto en ingeniería de producto, un área estratégica en Ford para producir vehículos con base en plataformas globales— comentó que la ingeniería mexicana cuesta la tercera parte con respecto a otros países: “Buena, bonita y barata”, describió y afirmó que el Centro de Ingeniería que tiene Ford en México compite con ocho centros de este tipo.

Encargado de incorporar talento a la compañía, misma que actualmente cuenta con 1,400 ingenieros de producto y que en tres años planea llegar a los 2,000, refirió que los ingenieros mexicanos son extremadamente competentes y que el reto es formar más recursos humanos con estas aptitudes.

El ingeniero mexicano tiene el mismo o más talento que cualquier otro. Talento quiere decir que combino mi inteligencia con mi conocimiento y con mi creatividad. El mexicano es muy creativo e inteligente, nada más hay que instalarle hábitos que le ayuden a aprender a trabajar muy bien en equipo y a tener estándares de entrega muy altos, indicó Pérez Oyamburu.



Marcos Pérez Oyamburu, product Development Office de Ford Motor Company expuso cómo los ingenieros mexicanos destacan por sus habilidades y competencias.

De México para el mundo

En México se hace ingeniería de tren motriz, chasis, de exteriores e interiores y toda la arquitectura eléctrica de muchos vehículos se hacen desde México. Incluso, dijo Marcos Pérez, que hay ciertas áreas de Ford que se hacen para todo el mundo, por ejemplo, las pruebas de choque virtual; se hace el análisis predictivo desde México con un nivel de exactitud y de correlación muy elevado.

Además, después de Estados Unidos, [México es el segundo país más relevante de compra de componentes y partes que realiza Ford cuya cifra alcanza casi los 12,000 mdd](#), los cuales se utilizan para las plantas de ensamble y motores, pero también para el mercado de exportación, siendo los destinos Estados Unidos, Sudamérica y Europa. Se exportan a 25 plantas de estos mercados.

La incógnita

Frente a este escenario, es importante hacer la siguiente pregunta: Con la cancelación de la planta de San Luis Potosí ¿qué pasará con la planta de transmisiones en Irapuato en el estado de Guanajuato, también en construcción y con planes para arrancar en 2019, así como con la ampliación de la planta de Chihuahua para fabricación de motores a gasolina? Actualmente en esta planta Ford manufactura motores a gasolina y a diésel en 100 hectáreas.

No hay que olvidar que entre los planes de crecimiento de la compañía, ‘destaca’ también la producción de 750,000 transmisiones más para los primeros meses de 2018 a lo que actualmente se produce y 550,000 motores adicionales a la producción de casi 600,000 que se tiene en la planta de Chihuahua cuya ampliación será de 34 hectáreas. En esta planta “vamos a tener 189 clientes; de Canadá, Estados Unidos, México, Sudamérica, casi toda Europa (Alemania, Francia, Italia, etcétera). Vamos a exportar motores también a África y a Asia, aseguró hace unos meses Rafael López.

El directivo frente a proveedores y estudiantes de ingeniería en un evento del sector automotriz en el centro del país, en donde Ford tiene una base de proveedores constituida por un total de 97 de los 372 que tiene en el país, también decía: “vamos a estar exportando poquito más de 3,000 transmisiones; tres mil cinco transmisiones”. Los destinos: a toda América, Alemania y a Asia. **“Estamos construyendo en Ford de México para abastecer a nuestras plantas hermanas en el resto del mundo”, señaló.**

Pero también la planta de transmisiones de Irapuato surtiría a la fallida planta de San Luis Potosí. Esto, ¿quiere decir que el complejo de transmisiones reducirá su producción y con ello sus compras a proveedores y las fuentes de empleo?

La compañía guarda silencio en México, aunque el lunes [pasado en Detroit, en el marco del North America International Auto Show](#), Mark Fields, CEO de Ford Motor Company declaró a los medios de comunicación que esta empresa se mantiene como un gran empleador en México con más de 8,800 trabajadores, con lo cual, dijo, nos sentimos muy orgullosos.

Usted ¿qué dice? Será que en los próximos días se dará otro anuncio de que los planes para las plantas de Irapuato y Chihuahua también han cambiado...

(Parte 3 de 4)