

Opinión

¿Qué más le puede suceder al sector de automoción?

Ramón Boixados

El 81% de las empresas han sufrido problemas de logística y el 90% no ve indicios de que la situación mejore. Son datos de una encuesta reciente de la asociación española de proveedores de automoción, Sernauto. Pero los datos no acaban ahí. El 61% de las empresas ha sufrido en los últimos meses problemas de desabastecimiento de componentes y materias primas. Nueve de cada diez empresas tienen una caída de producción de vehículos originada por la falta de semiconductores y de componentes electrónicos. A más del 90% les está afectando el incremento de los costes energéticos.

Las cadenas de suministro se han visto afectadas por varios factores. En China, principal fabricante mundial, varios tifones han cerrado aeropuertos y puertos. El cierre del Aeropuerto de Shanghái colapsó los aeropuertos de Xiamen, Guanzhou y Pekín. El cierre del puerto de Shanghái y Ningbo produjo días de retraso en el tráfico naviero que ya había sufrido anteriormente el cierre de la terminal de contenedores de Yantian en Shenzhen. La terminal de Meidong se cerró, afectando al puerto de Ningbo al identificarse varios casos de coronavirus.

Las grandes navieras han aumentado los precios de transporte de contenedores en más de un 500% por el cuello de botella logístico. Antes de la pandemia, un contenedor que se enviaba desde Shanghái hasta Rotterdam costaba unos 2.500 dólares. Hoy, el mismo contenedor cuesta casi seis veces más, superando los 14.000 dólares. En cambio, de Rotterdam hasta Shanghái el precio es 1.626 dólares.

Hasta 60 barcos cargados de contenedores esperaban ser descargados en Los Ángeles. Estos barcos tardarán más días en poder volver a China para ser cargados de nuevo y viajar hasta otro punto del planeta. A nivel mundial, 332 barcos estaban esperando ser descargados en agosto, es decir el 10% de la capacidad mundial. El 48% en Asia, y el 24% en América.

El tren de carga entre Zhengzhou y Europa estuvo también detenido unos días por unas inundaciones y por varios casos de coronavirus en Alashankou, en la frontera con Kazajistán. En cierto momento, 50 trenes estaban en cola para atravesar la frontera. Los operadores ferroviarios han anunciado aumentos generales de tarifas hasta 1.500 dólares por contenedor de 40 pies desde el pasado 1 de septiembre.

Ha habido, asimismo, varios problemas en plantas críticas de semiconductores en Malasia por incendios y desastres naturales. Los plazos de entrega de semiconductores se estabilizarán en el primer semestre de

2022, aunque seguirán siendo de 26 semanas. Aunque los plazos de entrega sean largos, no está garantizado que se puedan cumplir. Los semiconductores es el material que compone los microchips.

Pérdida de unidades producidas

Como resultado de los diferentes problemas, se han dejado de producir a nivel mundial en el sector de automoción 1,44 millones de unidades en el primer trimestre y 2,60 millones de unidades en el segundo. En el tercer trimestre se calcula que el número total se incrementa a 3,31 millones de unidades. Si la tendencia se mantiene, se dejarán de producir más de 7 millones de unidades en 2021. Las pérdidas totales de los productores podrían superar los 210.000 millones de dólares.

En Europa, se estima que 429.000 unidades se dejaron de fabricar en el primer trimestre y 743.000 unidades en el segundo trimestre. Para el tercer trimestre, se manejan datos de un total de 566.000 unidades. En España, en el primer semestre de este año se fabricaron 300.000 vehículos menos que en 2019. La exportación de vehículos española ha descendido un 16,1%. La producción de vehículos industriales se ha reducido un 18,4%, y su exportación, un 5,1%.

Además, se han construido un número significativo de vehículos que están incompletos y están esperando piezas para que puedan ponerse a la venta. Entre 10 y 11 meses pueden llegar a esperar en la actualidad los nuevos compradores a la hora de adquirir un coche nuevo. El coche es uno de los bienes donde más se ha apostado por la tecnología y en el que los microchips se han convertido en una parte esencial para su fabricación. Un vehículo de última generación puede llegar a tener hasta 100 chips. Esta cifra no ha parado de crecer en los últimos años. En el caso del vehículo eléctrico, este número aumenta, y lo mismo puede pasar con la tendencia hacia un vehículo cada vez más conectado y autónomo.

La falta de microchips y otras materias primas podría tener un impacto cercano al 1% del PIB sobre la economía española y la europea, según el Consejo General de Colegios de Ingenieros Industriales. Sin embargo, las estrategias de los fabricantes para buscar componentes alternativos que les permitan mantener la producción pueden atenuar el valor anterior hasta el 0,5%.

El resultado es que siete de cada diez empresas miembros de Sernauto esperan una caída de hasta el 20% de sus ingresos. Por todo ello, el 62% de las empresas tiene previsto aplicar un ERTE a su plantilla, y el 14% optará por un expediente de regulación de empleo (ERE).

Profesor asociado en la Universidad Carlos III, profesor en el Centro Español de Logística