

El Pulso de la Industria por Thomas Karig

Fabricar y vender automóviles, ¿sigue siendo negocio?

Hace un par de semanas, Elon Musk, accionista y CEO de Tesla, se quejaba que sus nuevas plantas en Alemania, cerca de Berlín, y en Austin, Texas, se habían convertido en “unos hornos para quemar dinero”, perdiendo “miles de millones de dólares”. Ya sabemos que lo que dice el Sr. Musk no hay que tomarlo literalmente, pero evidentemente Tesla está igual de afectada por los problemas de cadenas de suministro que el resto de la industria. Además, claro, una fábrica de automóviles que apenas está arrancando da más problemas que alegrías, algo que toda la industria sabe, pero el Sr. Musk no lo ha asimilado. Y a eso le sumamos el hecho que la planta de Tesla en Shanghai estuvo cerrada durante un mes por la cuarentena de Covid 19.

Pero por otro lado, recientemente el mismo Sr. Musk habló de que piensa construir otra fábrica en Norteamérica, y que México ciertamente es una opción para ubicarla. Entonces, parece que las cosas no van tan mal.

Y hay datos de otras empresas que corroboran esto último. Las 100 mayores empresas de autopartes del mundo lograron, en suma, incrementar sus ventas en 2021 en un 16%. Las armadoras pudieron, en 2021, igualar las ventas de 2019, si bien no en volumen de autos, pero si en valores absolutos.

En México, las noticias también son alentadoras. La INA (Industria Nacional de Autopartes), que es la asociación que agrupa a los proveedores de la industria automotriz en México, anunció que probablemente en 2023 se rebasarán los 100 mil millones de dólares en valor de la producción de autopartes, estableciendo un nuevo récord y colocando a México en el cuarto lugar a nivel mundial, desplazando, por cierto, a Alemania.

Continuamente hay anuncios de nuevas inversiones en el sector. Recientemente, la empresa Brose informó de la ampliación de su planta en Querétaro con una inversión de 20 millones de dólares. En el mismo estado, Prettl, otro autopartista alemán, creará 1800 nuevos empleos. Y la japonesa Fujikura expande sus plantas en Coahuila con 20 millones de dólares y genera 4300 plazas adicionales para trabajadores. Y esto solo son los anuncios de una semana.

Sin duda, esto obedece principalmente a dos razones. Por un lado, está la necesidad de incrementar el valor agregado regional para cumplir con las nuevas reglas del T-MEC. Pero más y más se manifiesta la estrategia de diversificar fuentes de abastecimiento y reducir la dependencia de China. También en otras regiones hay anuncios de empresas que siguen esta lógica. La alemana Webasto informó que construirá nuevas plantas en la India, Japón y Corea del Sur invirtiendo 130 millones de Euros.

Los compradores de automóviles se tendrán que acostumbrar a un nuevo nivel de precios, ya que los costos para la industria seguirán subiendo. No solo son las materias primas y los costos logísticos. Los trabajadores reclamarán la restitución de su poder adquisitivo ante los niveles de inflación. Ya tenemos los primeros indicadores de hacia donde va la tendencia. General Motors

El Pulso de la Industria por Thomas Karig

otorgó un 8.5% de incremento en su planta de Silao, más prestaciones. Panasonic aumentará los salarios en un 9.5% para sus trabajadores en Reynosa.

La reestructuración de la cadena de suministro va acompañada de un requerimiento de sostenibilidad a los participantes en la cadena. Seguir participando en la industria automotriz en este nuevo entorno requiere no solo innovación tecnológica, sino también de una nueva gestión empresarial enfocada a la responsabilidad ecológica y social, y a la Gobernanza con Integridad (ESG).

Para las empresas que sean capaces de responder a esos nuevos retos, la industria automotriz seguirá siendo una buena opción de negocio.