

Industria Automotriz: enfrentando la pandemia

¿Se acuerdan de Wuhan? Pues donde empezó la pandemia del coronavirus, pronto se estará llevando a cabo el primer autoshow de China, en el que las empresas automotrices presentan sus nuevos modelos y buscan así aumentar el interés en sus productos.

Ese autoshow es un símbolo para la recuperación de la economía china y en especial del sector de los automóviles. Después de las drásticas medidas que tomó el gobierno chino para controlar los contagios, la actividad ha regresado a una normalidad pre-pandemia. En especial, las ventas de automóviles no solo regresaron a un nivel normal, sino lo están superando, un indicador de que incluso hay un efecto de recuperación de ventas atrasadas por el cierre de actividades hace algunos meses.

Gracias a la recuperación de China, muchas empresas automotrices están reportando para Julio ventas al nivel del año pasado, ya que China compensa a los mercados que todavía no regresan a la normalidad. El grupo Volkswagen informó que vendió 886 mil vehículos en julio, 0.2% menos que en 2019.

Claro que falta compensar todo lo que no se vendió en la primera mitad del año. Después de haber vendido 11 millones de vehículos en 2019, los analistas estiman que en 2020 el Grupo Volkswagen terminaría con 9 o 9.5 millones.

Para Volkswagen, como para sus competidores y proveedores, el reto está en reducir, hasta donde se pueda, el impacto económico de los paros del primer semestre. Para las armadoras, tal parece que el efecto es manejable. Volkswagen reportó pérdidas de 1.6 mil millones de Euros en el segundo semestre, y ha podido mantener un buen nivel de liquidez.

Donde el impacto económico puede poner en riesgo la supervivencia, es en el sector de autopartes. Varias empresas están muy endeudadas, y se pronostica una ola de suspensiones de pago en los próximos meses, que podría también generar nuevas fusiones y adquisiciones. Ya desde los dos años pasados hay nerviosismo en el sector por la incertidumbre que genera la introducción de las nuevas tecnologías, porque nadie sabe con certeza en qué tiempo y con qué volumen los nuevos conceptos van a desplazar los anteriores. Tan solo en Alemania, Austria y Suiza se estima que puede haber hasta 120 empresas con riesgos inminentes para su viabilidad financiera. Esto plantea a las armadoras un reto estratégico muy complicado: decidir cuáles de sus proveedores apoyar financieramente y a cuáles no.

No sorprende que, ante esta situación, las mismas armadoras están en un proceso de reestructuración y de renovación de cuadros de mando. El cambio del Director General de SEAT, Luca de Meo, a dirigir a la francesa Renault, inició un carrusel de puestos en el Grupo Volkswagen, donde cambiaron, además del director de SEAT, las cabezas de las marcas Volkswagen, Audi, Skoda y MAN. También Ford sorpresivamente se separó de su CEO Jim Hackett.

Sin duda, son indicadores que la industria automotriz se está renovando. En México, los anuncios de varias armadoras de incluir nuevos modelos en sus líneas de producción son una señal alentadora. Las empresas de autopartes tendrán que cerrar filas con las armadoras para superar los retos que plantean la situación económica, las nuevas tecnologías y, como si algo nos faltara, el cumplimiento de las reglas del T-MEC.

Colaboración, transparencia, gestión con integridad, cumplimiento y prevención de riesgos son las palabras clave para el futuro, no solo para esta industria.

Mas información en www.tkonsult.com.mx