

Tendències sectorials en components d'automòbil

Xina i Europa de l'Est

Pedro Nuevo Plana

InterBen Consulting

Amb l'encàrrec de desenvolupar un estudi de tendències sectorials en components d'automòbil, enfocant a Xina i Europa de l'Est, l'Observatori de Mercats Exteriors del COPCA ens ha traslladat l'apassionant i ambiciós repte d'analitzar els complexos mercats d'aquestes regions que, sens dubte, tindran un pes cada vegada més gran en les decisions de les empreses del sector.

Com a responsables de l'estudi, considerem que l'elecció d'aquest àmbit d'investigació és encertada, atès que a nivell mundial s'ha vingut observant una constant migració de les inversions del sector cap a aquests països. Aquest moviment cap a Xina i l'Est d'Europa ve motivat per diversos factors:

- La necessitat que les empreses del sector tenen d'accedir a nous mercats en creixement, impulsada per un model de negoci que es basa en la globalització dels mercats i la relocalització de la capacitat.
- El convenciment de que els propis mercats interns d'aquests països creixeran molt per sobre de la mitjana dels països desenvolupats, on el sector mostra taxes de creixement més pròpies de mercats en fases de maduresa.
- La possibilitat d'establir-se en certes localitzacions que presenten diferencials de costos importants amb el que les empreses troben en els seus països d'origen, podent actuar en molts casos com a bases de producció o aprovisionament global, particularment en el cas dels proveïdors de components.

En fer aquest anàlisi, el primer repte que ens trobem és el de la pròpia definició de l'objecte de l'estudi. En el cas de Xina, malgrat l'extremada complexitat del país, es pot considerar que l'activitat del sector queda concentrada només en les vuit regions amb centres de fabricació de vehicles: Beijing, Changchun, Chongqing, Guangzhou, Shanghai, Shiyan, Tianjin i

Wuhan. D'altra banda, quan es parla del sector de l'automòbil, el terme 'Europa de l'Est' pot arribar a semblar confús o poc precís. En efecte, sovint es fa referència amb aquesta denominació, a un conjunt de països situats tant a l'est, com al centre d'Europa, de la mateixa manera que es tendeix a englobar a dintre del terme aquells països amb economies emergents que es poden trobar més propers a altres entorns geogràfics llunyans, com poden ser les antigues repúbliques soviètiques. Per tal de concretar l'abast geogràfic de l'estudi, doncs, ens ha semblat adient centrar l'estudi a Polònia, República Txeca, Eslovàquia, Hongria, Eslovènia i Romania, per les següents raons:

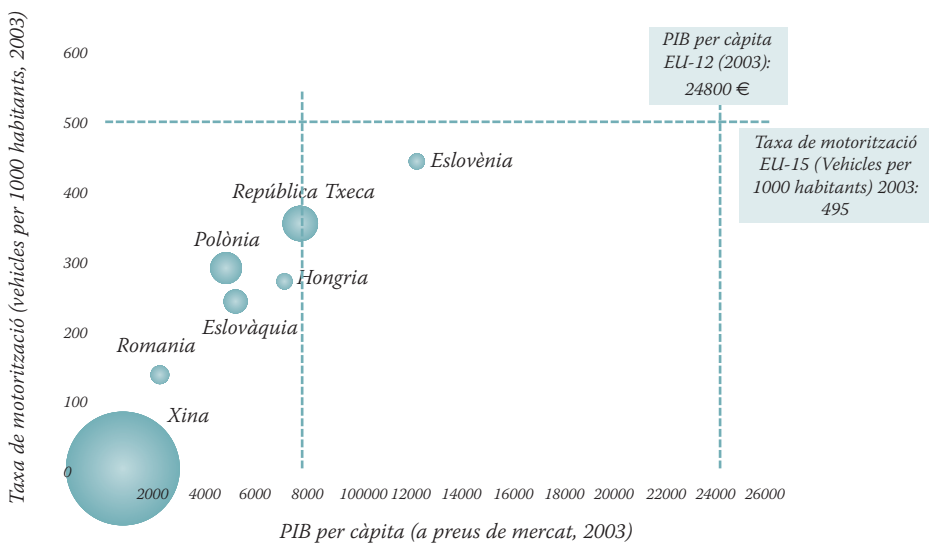
- A tots aquests països existeix una indústria de l'automòbil establerta, amb més o menys grau de desenvolupament.
- S'espera un creixement positiu del seu mercat d'automoció.
- Tots compten amb la presència d'empreses fabricants de vehicles, així com de proveïdors de components tant multinacionals com locals
- Es troben situats molt a prop d'altres països més desenvolupats, que poden representar mercats atractius i complementaris pels proveïdors que s'hi instal·lin

En general, tots aquests països han vingut mostrant un creixement sostingut de la renda per càpita, que tendeix a apropar-se al llindar dels 6.000 o 8.000 dòlars que els experts assenyalen com a "ignitor" de la demanda de vehicles. En el cas de Xina, per exemple, s'estima que pot existir ja una població de al voltant dels 450 milions de persones en aquesta situació, tot i que el mercat de consumidors potencials seria avui inferior a aquesta xifra. D'altra banda, s'observa també una tendència a la convergència en les taxes de motorització, que poden arribar a valors semblants als de la mitjana europea (situada en aproximadament 495 vehicles pels UE15) en el cas d'alguns països com ara Eslovènia.

Principals centres de producció d'automòbils als països de la zona d'estudi



PIB per càpita vs. taxa de motorització i producció de vehicles



● Producció total de vehicles (turismes i camions), 2003
 Font: Automotive News i altres

País/Regió	Taxa de motorització (2003)
<i>Xina</i>	8
<i>Eslovènia</i>	446
<i>Shenyang</i>	174
<i>República Txeca</i>	358
<i>Shenzhen</i>	158
<i>Polònia</i>	294
<i>Beijing</i>	100
<i>Hongria</i>	275
<i>Chengdu</i>	64

País/Regió	Taxa de motorització (2003)
<i>Eslovàquia</i>	247
<i>Guangzhou</i>	50
<i>Romania</i>	142
<i>Tianjin</i>	36
<i>Nanjing</i>	31
<i>Hangzhou</i>	28
<i>Xian</i>	18
<i>Shanghai</i>	12
<i>Chongqing</i>	10

Font: Banc Mundial

Les diferències entre tots aquests països, però, no es poden ignorar. Particularment, el cas de Xina sembla prou important per a constituir un camp d'anàlisi prioritari en l'estudi. Efectivament, cap regió del món ha mostrat durant els últims anys un creixement comparable al de la Xina en el camp de l'automòbil. Amb una producció de 5,2 milions de vehicles al 2004, dels quals 2,4 corresponen a turismes, la Xina és ja el quart país productor, encara per darrera d'altres països desenvolupats. No obstant, el creixement extraordinari que mostra l'economia d'aquesta potència industrial, fa pensar que aquesta posició en el rànquing mundial es continuarà superant any darrera any, encara que potser no tan acceleradament com s'ha cregut fins ara.

L'evolució d'aquest mercat vindrà condicionada pel compliment de les perspectives dels principals fabricants instal·lats al país, així com de l'ocurrència dels necessaris canvis en l'estructura sectorial. Aquesta última es caracteritza per una molt gran complexitat, donat que hi conviuen tant grans consorcis públic-privats com una gran multitud d'empreses més petites, tant públiques com privades, amb diferents graus de desenvolupament i competitivitat. Encara que avui prop del vuitanta per cent del mercat està dominat per les grans aliances entre VW, GM i PSA amb les xineses FAW, SAIC i Dongfeng, de propietat estatal, comencen a destacar altres empreses locals molt agressives comercialment, com la xinesa Geely. Amb la col·laboració dels nostres socis d'InterChina, a InterBen hem elaborat unes previsions que suggereixen que un volum superior a 4 milions de turismes a l'any es podria assolir al voltant de l'any 2008. Aquesta és una xifra encara

conservadora, si es té en compte la rapidesa del creixement mostrat els darrers anys.

Pel que fa als proveïdors, Xina constitueix un repte encara més rellevant, donat que a diferència dels fabricants de vehicles, s'espera que Xina esdevingui una important base de producció per a l'exportació, aprofitant les sinèrgies amb el mercat local, així com unes condicions de producció més favorables. Tot i això, molts dels tòpics que generalment es donen com a certs en aquests països s'han d'analitzar amb molt deteniment. Particularment, pel que fa a les eficiències econòmiques que es poden obtenir en aquests països, atès que no s'acostuma a tenir present que les reduccions de cost sovint venen acompanyades d'altres costos no sempre tan visibles. Aspectes com les diferències de productivitat, la qualitat, els costos logístics, els costos de gestió derivats de mantenir un cos d'expatriats o les ineficiències derivades de l'aprovisionament local en certs casos, poden fer que construir un automòbil a un país com la Xina sigui avui encara un 40% més costós que el seu equivalent fet a occident.

Esperem assistir a una transformació radical del sector de l'automòbil en els propers anys, que deixarà fora del joc a les empreses que no puguin seguir el ritme dels canvis. Des d'institucions com el COPCA, es pot fer molt per apropar el coneixement d'aquesta nova realitat a les nostres empreses, per tal de que puguin preparar-se adequadament. Des de InterBen, esperem que l'estudi de tendències encarregat pel COPCA sigui una valuosa eina per incorporar el coneixement dels mercats de la Xina i Europa de l'Est als plans d'internacionalització de les empreses catalanes de components de l'automòbil.