

En la Mesa Redonda que, sobre el tema “*Deslocalización Industrial*”, se celebró en el *Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Bizkaia* el 25 de enero de 2005, se presentó, entre otras, la ponencia de *Antonio Reche* (Ingeniero Industrial), Director General de *ACICAE* (Agrupación Cluster de Industrias de Componentes de Automoción de Euskadi). Dicha ponencia ofrecía un panorama sobre la situación y perspectivas de los proveedores de Automoción del País Vasco, de notable incidencia en el ámbito industrial de la Comunidad, respecto a la óptica de cómo afrontar la deslocalización industrial. Dado el interés que estimamos puede presentar para nuestros lectores, ofrecemos una síntesis de la misma redactada por su ponente.

LA DESLOCALIZACIÓN INDUSTRIAL: PERSPECTIVAS DE LOS PROVEEDORES DE AUTOMOCIÓN

Antonio Reche

Recibido: 5-5-05
Aceptado: 30-5-05

La industria de Automoción, en su totalidad es, sin duda, uno de los motores de la economía y desarrollo tecnológico mundiales. En la figura 1 puede apreciarse la previsible evolución en la producción de vehículos con el horizonte de 2008 según las zonas geográficas del planeta.

Resumidamente, para contrastar más en detalle esta distribución entre 1996 y 2007, la evolución en cada gran zona geográfica ha sido la que se muestra en la Tabla 1:

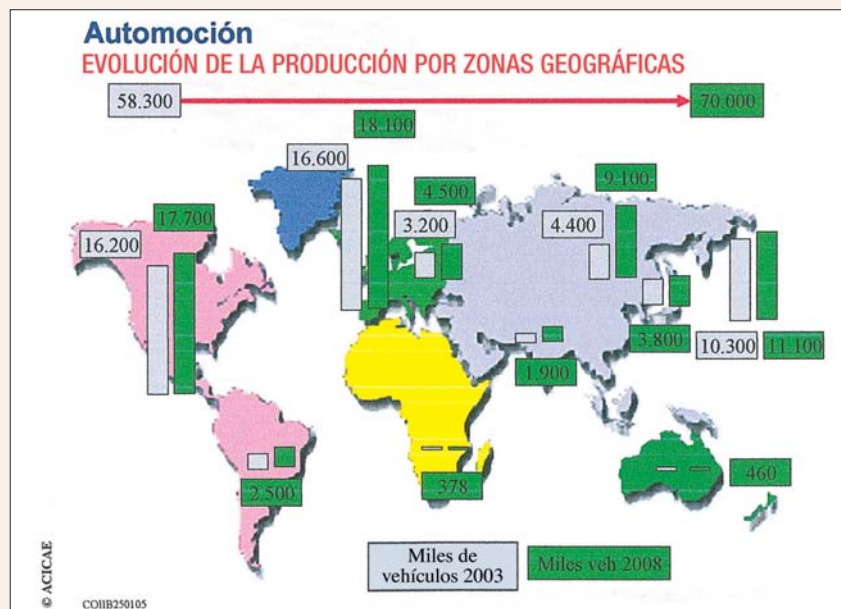
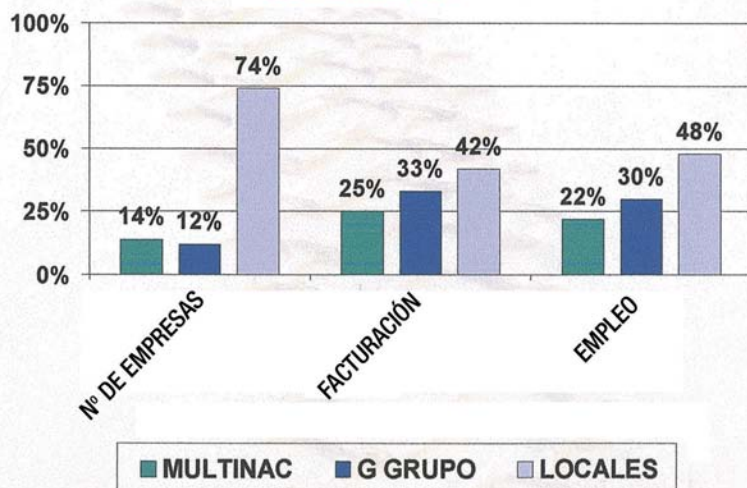


Fig. 1. Evolución de la producción mundial de vehículos 2003 - 2008

La industria proveedora de Automoción vasca

SEGMENTACIÓN



	1996	1999	2003	2007
Europa	33	35	34	35
América	34	35	33	30
Asia	33	30	33	35

Tabla 1. Distribución porcentual de la producción mundial de vehículos.

Esta Tabla refleja el indudable desplazamiento progresivo de la producción hacia la Europa del Este y el

Fig. 2. Proveedores de automoción clasificados en empresas propiedad de multinacionales, de grandes grupos industriales y de propiedad local.

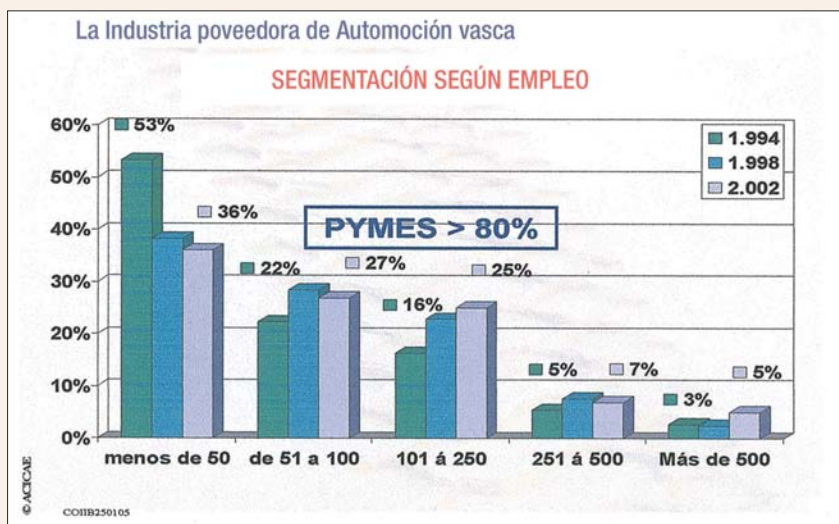


Fig. 3. Segmentación de los proveedores de Automoción, según el empleo.

Continente asiático (China e India), que se incorporan a niveles de demanda y producción cada vez mayores.

Respecto a los proveedores vascos de Automoción, en 2004 existían 280 establecimientos industriales fabricantes de elementos que finalmente se incorporan a los vehículos de tres y más ruedas destinados al transporte de personas y/o mercancías; empresas denominadas "proveedoras de componentes" que generaban 44.000 puestos de trabajo, facturando 8.117 millones de euros (equivalentes al 16% del PIB de la CAPV). Dicha facturación representa el 30% del total de los proveedores españoles de Automoción y es, en términos de densidad territorial, la

más alta de Europa. El destino es básicamente Europa (93% del cual corresponde a España el 38%) con un 7% al resto del mundo.

El análisis de las consecuencias de la deslocalización para estas 280 industrias debe contemplar necesariamente sus diferentes tipologías. Una de las posibles presentaciones sería la estructuración empresarial de las industrias que constituyen este sector (Fig. 2)

En esta estructuración no debe olvidarse que la propiedad no está intrínsecamente ligada a la dimensión de las fábricas.

En la figura 3 se presenta la segmentación según el empleo y su evolución entre 1994 y 2002. Es evidente que existe una tendencia al crecimiento de la dimensión, pero, si consideramos 200 a 250 empleos como límite de una PYME, más del 80% se incluye en ese colectivo con un tamaño minúsculo respecto a lo que el

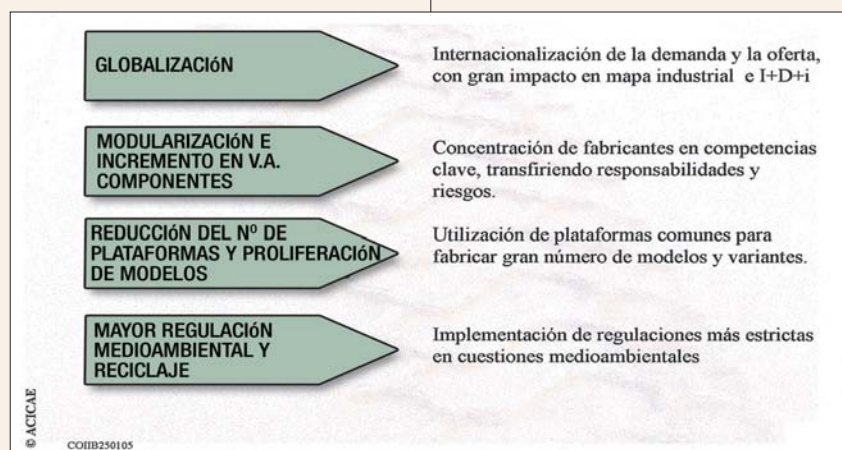


Fig. 4. Estrategias que se pondrán en práctica por los fabricantes de vehículos

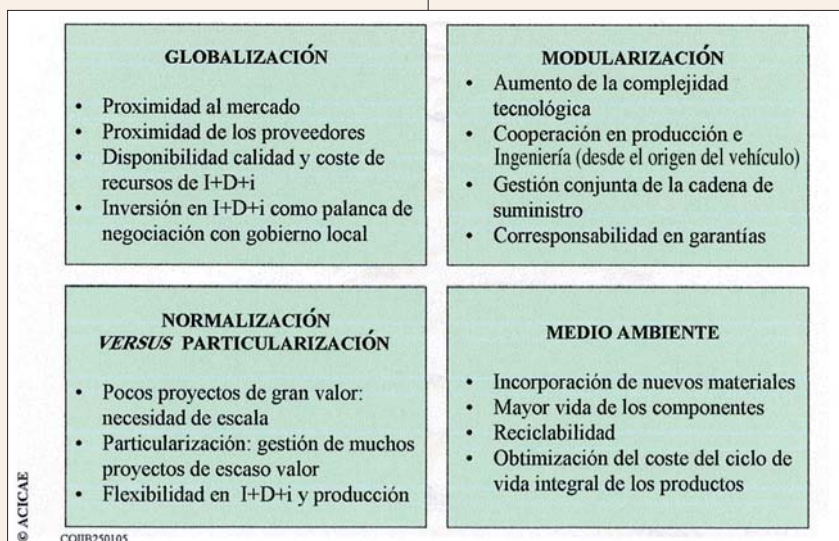


Fig. 5. Desarrollo de las tendencias estratégicas expresadas en la figura 4.

sector demanda para empresas significativas; tanto localmente como en los mercados del resto del Mundo.

Para poder estimar las posibles exigencias que recaerán sobre los proveedores de Automoción en un futuro próximo, tampoco deben olvidarse las estrategias que pondrán en práctica los fabricantes/clientes del sector. La figura 4 nos presenta de forma resumida (con un breve desarrollo en la figura 5) una interpretación de las mismas; que, en esencia, son las que representen un incremento continuamente acelerado de la eficacia y la eficiencia en todo tipo de cuestiones.

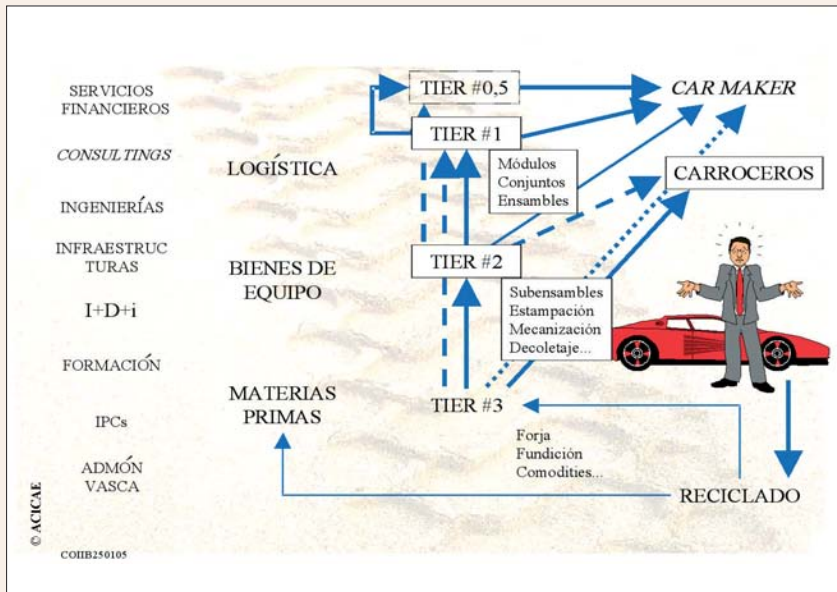


Fig. 6: El Cluster como elemento de Interrelación

A la dificultad habitual de responder a estos planteamientos, en los últimos tiempos se suman la evolución en los precios sufrida por las materias primas y las rigideces laborales existentes en nuestro entorno (no confundir con el coste salarial); circunstancias que pueden poner en graves problemas de supervivencia a los proveedores con bajo valor añadido en sus productos. Fundamentalmente por la desaparición de las barreras que, no hace mucho, protegían a este tipo de empresas de sus posibles competidores en nuestro entorno económico-geográfico.

Los grados de riesgo que las diferentes empresas ubicadas en la CAPV pueden sufrir como consecuencia del fenómeno cierto hoy de la deslocalización dependen también de la tipología antes mencionada, tales como han sido clasificadas en la figura 2. Podría parecer que son las de propiedad multinacional las que pueden correr mayor peligro de deslocalización si no satisfacen las exigencias empresariales de sus propietarios ofreciendo a la matriz una mayor competitividad (¿basada en 2005, en la CAPV, en bajos costes salariales?) que el resto de Compañías “hermanas”; pe-

ro igualmente también es posible que las afectadas sean las pertenecientes a algún gran grupo local ante la necesidad de competir (otra vez: ¿en bajos costes salariales?) con otras plantas, “hermanas” o no, en otros emplazamientos. Asimismo, podría parecer que cierto tipo de empresas del grupo de propiedad local tuvieran su futuro asegurado por razones que tendrían más que ver con la dinámica socioempresarial que con la competitividad real

Todo ello sin olvidar que una de las posibles situaciones de riesgo es que, en la medida que las cabeceras de la cadena de valor deslocalicen, aquellas empresas que produzcan elementos de menor valor añadido sufrirán de modo inmediato el efecto de la deslocalización.

Antes de exponer algunas respuestas posibles al hecho de la deslocalización, no podemos dejar de considerar que estas 44.000 personas que generan el equivalente al 16% del PIB de la CAPV no están aisladas no ya del Mundo sino tan siquiera entre ellas. Las interrelaciones existentes cliente-proveedor entre las 280 empresas del Cluster de Automoción de Euzkadi son, probablemente, su mayor fortaleza (Fig. 6)

Finalmente, y dado que quien no trata de aportar alguna solución a cualquier problema es parte del problema, en la figura 7 proponemos alguna de las posibles respuestas a las tendencias y exigencias previsiblemente marcadas por el sector.

Como resumen, en nuestra opinión, para vencer a las deslocalizaciones que van a continuar produciéndose, no se trata de competir en costes con los productos actuales, sino fundamentalmente de “correr otra carrera” incorporando mayor valor añadido a dichos u otros productos. Para ello, el único camino que conocemos es el de la Innovación y mejora continuas tanto en productos como en procesos. Casualmente (¿o no?) aquello que la Industria de Automoción practica desde su origen. ■



Figura 7. Reacciones de respuesta a las tendencias del sector Automoción.