

II. PANORÁMICA EMPRESARIAL

La industria pierde gas

Los resultados de las empresas españolas han sido espectaculares en los nueve primeros meses del año, con unos crecimientos superiores al 30 por 100 respecto al año anterior. También los datos oficiales avalan que la economía ha seguido creciendo con fuerza en lo que va de año, registrando un aumento del 3,5 por 100 en el tercer trimestre. Después de once años de crecimiento ininterrumpido, la situación económica parece ser, como poco, prometedora.

Y sin embargo los expertos insisten en alertar, cada vez con más fuerza, sobre el peligro que supone a corto plazo la otra cara de nuestra economía. Cada vez se hace más patente la debilidad de nuestro sector industrial, que no logra tomar el relevo como motor de crecimiento, mientras aumenta la presión competitiva de los países cuya mano de obra es más barata. Por si fuera poco, hay que añadir el mal comportamiento de nuestras exportaciones por no hablar de continuados ajustes de plantillas, jubilaciones anticipadas y condiciones laborales precarias. Como contrapunto, nuestro actual modelo económico, sobrevalorado por el crecimiento desorbitado de la construcción y apoyado fuertemente en la demanda de las familias, está tocando fondo.

Los datos que manejan los ministerios de Industria y Economía y el INE, indican que la industria atraviesa uno de sus peores momentos. Es la actividad que menos empleo ha creado en lo que va de año, un 1,1 por 100 según la EPA. Y de las veinticinco ramas de la actividad de la industria, solo crecen siete. El resto caen. Y en su mayoría, de forma acusada. Tan solo la energía, gracias al buen comportamiento de la entrada de pedidos ha conseguido capear el temporal. Las actividades productivas tradicionales continúan perdiendo impulso y los sectores con mayor valor tecnológico siguen sin remontar el vuelo. Mientras tanto, los sectores tradicionales como el textil, el calzado, la minería o la producción de electrodomésticos, van perdiendo fuerza en los últimos años, debido en parte a la competencia cada vez más agresiva de los fabricantes asiáticos.

Lo preocupante es que frente a la perdida de tejido industrial, no despuntan otras actividades Los

sectores vinculados a la alta tecnología y a la investigación apenas tienen peso en nuestra economía. Industrias como la electrónica, maquinaria industrial, productos informáticos o fabricación de bienes y equipos de precisión apenas han logrado avanzar en los últimos años.

A lo largo de 2005 se les ha unido el sector del automóvil, al reducirse la producción nacional en un 5,9 por 100 y la de componentes de automoción, un 0,3 por 100, lo que supone los peores datos desde finales de 2001.

Los cinco sectores más afectados por la atonía industrial en lo que va de año son el calzado, que ha perdido un 14,2 por 100 de su producción, la minería energética (-13,7 por 100) el textil (-11,2 por 100) la electrónica (-10,8 por 100), y la confección y la peletería (-8,8 por 100).

Los que más han crecido son los sectores de edición y artes gráficas (5,1 por 100), energía eléctrica y gas (3,8 por 100); extracción de minerales no energéticos (2,6 por 100), productos minerales no metálicos (2,1 por 100); alimentos y bebidas (2 por 100), y materiales de oficina y equipos informáticos (1,9 por 100).

A lo largo de 2005, diez comunidades autónomas han reducido su producción industrial. Cataluña, uno de los grandes polos industriales de España, registra la quinta caída más acusada con un saldo negativo del 2,6 por 100. Le superan Castilla y León con un 2,8 por 100, Galicia (3 por 100) Valencia (3,4 por 100) y Extremadura (4,8 por 100).

El gobierno ha tomado nota y ya ha anunciado su intención de incrementar la productividad de las empresas del sector industrial. En los presupuestos de 2006 se destinarán 1.881,24 millones de euros a impulsar la política industrial, un 6,6 por 100 más que la cuantía destinada a las cuentas estatales de este año.

Otro aspecto a reforzar son las nuevas tecnologías y la investigación civil a la que se destinan un 30 por 100 más que el año anterior con una suma que asciende a 4.826 millones. El objetivo del gobierno, según el Plan Ingenio, es que el porcentaje de inversión en I+D+i alcance el 1,5 por 100 en 2007 y el 2 por 100 en 2010.

El gobierno quiere impulsar una economía más productiva que dé lugar a un crecimiento económico y del empleo, haciendo un mayor esfuerzo en gasto público en la innovación tecnológica, así como en la inversión en infraestructuras y la previsión de servicios públicos de calidad. Igualmente se destaca la creación de productos con mayor valor añadido, aumento de productividad y el fomento del capital humano. Las actuaciones estarán enfocadas, igualmente, a las compañías y planes para el fomento de iniciativas emprendedoras y que luchen contra la deslocalización de las empresas.

Estos planteamientos coinciden en buena parte con el Plan Nacional de Reformas Económicas que ha presentado España ante la Comisión Europea, rescatado en parte del Plan de Dinamización de la Economía Española, presentado por el ministro de Economía la pasada primavera.

Tiempos difíciles para la industria del automóvil

La industria automovilística atraviesa uno de los momentos más duros de su historia. Ajustes salariales, recortes de producción, despidos, suspensiones de pagos y una feroz competencia están a la orden del día. La alarma ha saltado de forma generalizada, con EE.UU a la cabeza y con especial virulencia en este último año.

Hace ya algún tiempo que los dos mayores fabricantes de EE.UU., General Motors y Ford atraviesan una fuerte crisis. Pero esta situación se ha agravado especialmente a lo largo de 2005. También Ford dejará de ser uno de los grandes, rebasado definitivamente por Toyota que amenaza con convertirse en el primer fabricante mundial.

GM anunció hace un año el despido de 9.000 personas en Opel. Sólo hace unos días que Ford ha dicho que eliminará 2.600 puestos de trabajo en sus filiales europeas. También Daimler Chrysler anunció a comienzos de octubre su intención de eliminar 8.500 puestos en Alemania, país donde llevan soportando pérdidas desde hace varios años. La empresa ya había reducido más de 20.000 empleos en los últimos años en su rama americana Chrysler, a consecuencia de la fuerte competencia europea y japonesa.

En Reino Unido, la reciente quiebra de MG Rover, al frustrarse el acuerdo con la china Shan-

gay Auto (SAIC) cuando la firma británica se jugaba la última oportunidad de supervivencia, supuso la pérdida repentina de 5.000 puestos de trabajo.

España no es una excepción. La agitación que viven las compañías instaladas en nuestro país así lo avalan. En este caso, habría que añadir las dificultades que atraviesan los principales mercados a los que va destinada la producción española —Alemania, Francia, Reino Unido e Italia—. Como colofón, japoneses y coreanos siguen incrementando su cuota de mercado en los países a los que España destina el 80 por 100 de sus exportaciones.

El momento actual es especialmente difícil para SEAT con un expediente de regulación de empleo de 1.350 personas, recorte de la producción en un 13 por 100 y ventas a la baja. El futuro no parece más prometedor y todo indica que ya no bastará con rebajar salarios y jornadas laborales para mantener la actividad en la planta de Martorell.

El constante goteo de deslocalización de una parte de la producción es una característica más de la crisis española. Opel, General Motors, Ford y la propia SEAT amenazan o se han llevado parte de su producción a países con costes salariales más bajos. En los últimos meses se ha dado una vuelta de tuerca más coincidiendo con la renovación de varios modelos de distintas marcas, OPEL Meriva, Ford KA, Mazda 2, lo que ha provocado a su vez una fuerte competencia entre las distintas filiales europeas.

La producción del Opel Meriva, uno de sus productos estrella de la firma, parece definitivamente abocada a trasladarse a la planta polaca de Gliwice, tras la falta de acuerdo entre la empresa alemana y los sindicatos a la hora de congelar salarios y realizar algunos recortes laborales. La planta española acaba de regular a 618 trabajadores tras negociar un plan de jubilaciones anticipadas. Si Opel decide finalmente fabricar el "mono volumen" Meriva en Polonia, podrían estar en juego 2.000 puestos de trabajo de las empresas proveedoras de General Motors en España.

Igualmente la caída de la producción del "Modus" en la planta de Renault en Valladolid podría costar 2.000 empleos indirectos, según datos del sindicato CC.OO. La planta de Renault ha rebajado la producción de 1.300 a 560 unidades al día.

La industria instalada en España emplea 325.000 puestos de trabajo, mientras que su contribución al producto interior bruto es del 5,8 por 100. Actualmente España es el séptimo productor mundial y el tercero de Europa.

En los ocho primeros meses del año, la producción de vehículos descendió en 200.000 unidades respecto al año pasado. Según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones —Anfac— la fabricación de vehículos ha descendido el 8,6 por 100, mientras que la de turismos disminuyó el 12,42 por 100.

El gigante asiático

El viaje del presidente chino Hu Jintao a España, tras su gira por Europa y la posterior visita del presidente norteamericano George Bush al país asiático, ha puesto de manifiesto lo que muy pocos ponían en duda: el ascenso económico de China es ya imparable.

China representa casi el 5 por 100 del PIB mundial y es la tercera potencia comercial del mundo. Y a Occidente no se le escapa el inmenso potencial económico del país más poblado del mundo y las oportunidades que ofrece posicionarse en un mercado de 1.300 millones de personas, donde casi todo está por hacer. De ahí que las multinacionales, incluidas las empresas españolas, se hayan lanzado a la caza de China.

Además, hay que añadir que el gobierno del país oriental tiene muy claro el enfoque internacional que quiere dar a sus empresas. En muy pocos años, la influencia internacional de China ha dado pasos de gigante, extendiéndose por todos los rincones de la tierra, desde el sureste asiático a Latinoamérica, pasando por África y Europa.

El próximo año puede ser clave para el desembarco de las multinacionales en China y también para las inversiones nacionales. Así lo han puesto de manifiesto los empresarios y el gobierno español que han mostrado su voluntad de intensificar las relaciones con China. La consultora especializada Interchina Consulting, que ha asesorado el 70 por 100 de las inversiones realizadas hasta ahora por españoles en el país, coincide en esta apreciación, y espera que las inversiones españolas se dupliquen.

En 2006 se prevé también un incremento de inversiones de pequeñas y medianas empresas

nacionales en el sector servicios, entre ellas de las franquicias, debido a la nueva regulación que permitirá la entrada de capital extranjero.

Actualmente tan sólo 300 compañías españolas han apostado por el mercado chino, aunque muchas comenzaron su aventura en 1980, la mayoría de capital familiar y tamaño medio. Fueron pioneras las catalanas Agrolimen, Panrico, Nutrexpa, Chupa-Chups, así como la asturiana Alsa. Posteriormente, a la industria agroalimentaria se le sumó la industria pesada vasca, entre las que se encontraba Mondragón, que cuenta ya con un auténtico parque empresarial en el país.

Sin embargo, el gran salto al mercado asiático se produce ahora con la apuesta de las multinacionales españolas. Tras la visita de Hu Jintao, con la que España ha entrado a formar parte del club de aliados privilegiados del país asiático, Telefónica ha ampliado ahora su alianza con China Netcom Corp. a través de un acuerdo que le permitirá duplicar al 10 por 100 su participación en los próximos años. El pasado mes de julio ya puso un pie en el capital de la tercera operadora del país asiático con ocasión del viaje de Zapatero a Pekín. Igualmente, la operadora española ha suscrito un acuerdo de colaboración con Huawei Technologies.

También Indra, junto a Expansión Exterior, ha firmado igualmente un acuerdo de financiación del proyecto del simulador y vehículos especiales de Air China por valor de 20,65 millones de euros. Gamesa por su parte, ha firmado un proyecto de fabricación de generadores de energía eólica para el parque de Jinlin Longyuan Tongyu y su filial Gamesa Eólica ha cerrado otro de inversión en el polígono de alta tecnología de Tianjin.

Los contratos españoles con las compañías del gigante asiático podrían alcanzar 900 millones de euros en los próximos diez años. Además, está también el acuerdo que permitirá la venta de cítricos españoles a China por valor de 600 millones de euros en diez años, según cálculos de La Moncloa. Igualmente el gobierno español ha realizado un importante esfuerzo de promoción del turismo, ya que se calcula que en 2010 habrá cien millones de ciudadanos chinos con capacidad de viajar.

A nadie se le escapa que este impulso en las relaciones entre los dos países responde también a la necesidad española de buscar nuevos mercados que permitan dar un impulso a la expansión empresarial e inversora. Sin embargo, no convie-

ne olvidar que junto a las grandes oportunidades hay una amenaza latente y también una obligación para algunas industrias. El textil, calzados y juguetes han sido tocadas ya en su línea de flotación y no tendrán más remedio que estar en aquel país si quieren competir con sus rivales chinos.

Otro punto sensible es el de la industria semipesada, en concreto el sector del automóvil y la fabricación de piezas de automoción que deberán adaptarse al reto que implicará la entrada de la industria asiática en el mercado occidental y a la inminente llegada de los primeros automóviles fabricados en China al mercado occidental.

Entre el recelo y la sorpresa, el mercado occidental está comenzando a aceptar que China es un rival imparable, especialmente en lo que se refiere a su capacidad de compra, a los costes competitivos y a su arrolladora capacidad de producción. En unos meses habrá sonados desembarcos de empresas y productos en Europa y Estados Unidos. Uno será el aterrizaje de Lenovo, la empresa que compró la división de PC de IBM, ya que el próximo mes de febrero la marca china comenzará a vender ordenadores en todo el mundo. El otro, no menos significativo, es el del sector del automóvil que pronto veremos por nuestras carreteras.

También los inversores están apostando por las previsiones que auguran que la economía china podría a ser la mayor del planeta a mediados de siglo. Así lo confirmaba recientemente, la respuesta de los compradores a la avalancha de colocaciones en bolsa de bancos y grandes empresas que ha supuesto un paso más en la confirmación de su vocación internacional preferencial.

Las relaciones comerciales entre España y China, al igual que el resto de los países occidentales, incluido EE.UU. son deficitarias. Nuestro país compra ocho veces más al país asiático de lo que le vende y arrastra un déficit de 6.441 millones de euros. Una cifra que en comparación con la de EE.UU. no es más que una anécdota y un auténtico quebradero de cabeza, ya que este año alcanzará 200.000 millones de dólares.

De ahí que una de las batallas más candentes entre Occidente y China, encabezada por EE.UU., es la devaluación del yuan, ya que los productos chinos llegan a los mercados internacionales a precios con los que las empresas occidentales no pueden competir. Según Washington, la moneda china está artificialmente infravalorada, lo que proporciona una ventaja competitiva a los exportadores del país asiático.