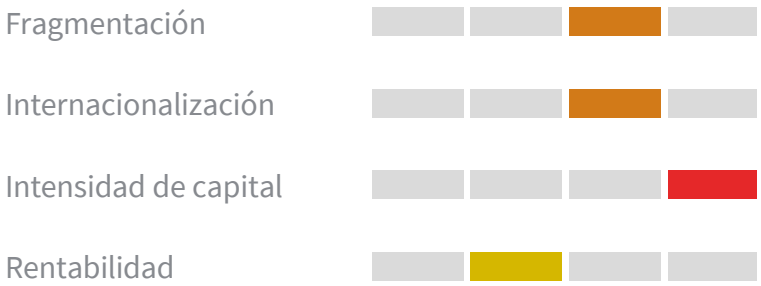
Equipos de Transporte

INFORME SECTOR

Aumento de los focos de tensión

S

RIESGO SENSIBLE
para las empresas



CALIFICACIÓN SECTORIAL | FORTALEZAS Y DEBILIDADES | PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR | SUBSECTORES | ACTORES PRINCIPALES

FORTALEZAS

- La fabricación aeronáutica se aprovecha de una interesante situación de duopolio
- Buenos márgenes de explotación al contar con los productos de alto valor añadido del sector
- El repunte de la nueva movilidad mundial se considera un futuro motor de crecimiento para el sector a fin de cuentas

DEBILIDADES

- Se disparan los costes en el desarrollo de nuevos modelos de equipos de transporte
- Interrupciones en la cadena de suministro del sector aeronáutico debido a la interrupción de la producción de aviones 737 Max de Boeing durante cinco meses
- Notable nivel de endeudamiento entre los operadores de infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias
- Es probable que la financiación pública de infraestructuras de transporte caiga en picado a corto plazo
- Sensibilidad a periodos de desaceleración en las economías maduras

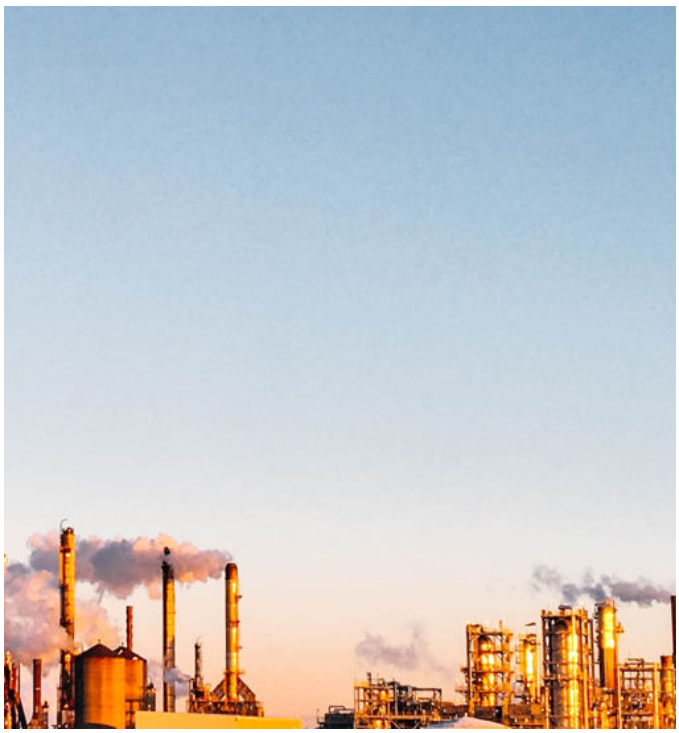
Acontecimientos a tener en cuenta

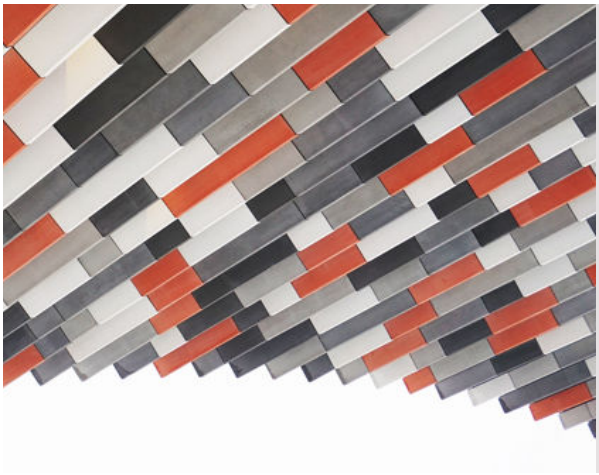
- Cambios trimestrales en los precios mundiales de las materias primas (metales), especialmente el acero
- Porcentaje de gasto de los Estados dedicado a equipos de defensa militar
- Solvencia del principal punto de distribución y comercialización, que es el sector del transporte

La importancia de cada uno de los tres sectores principales en relación con los equipos de transporte difiere bastante según la región del mundo de que se trate. Mientras que la industria aeroespacial norteamericana representa el 75% de la producción total de material de transporte -frente al 25% de la construcción naval y la fabricación de material rodante-, en China y el resto de Asia ocurre justo lo contrario. Europa muestra más equilibrio, ya que a nivel global dedica el 55% de su producción de equipos de transporte a la industria aeroespacial.

Desde el pasado mes de enero, en EE. UU. el sector aeroespacial se ve obligado a salvar importantes escollos a causa del cese de la producción de aviones 737 Max. Esta situación se ha hecho extensiva a través de la cadena de suministro estadounidense y mundial de Boeing, pese al fuerte apoyo del gasto en defensa de los EE. UU. y a lascrecientes probabilidades de que se reanude la producción de Max en los próximos meses. Además de las adversidades adicionales que supone la caída de los pedidos mundiales, la mayoría de aerolíneas se ven afectadas por el desplome de los beneficios debido a las dificultades para viajar provocadas por el coronavirus: como consecuencia, se espera que la producción aeroespacial estadounidense caiga un -6% en 2020. La producción aeroespacial europea podría ser algo mejor aunque Airbus acaba de adoptar una estrategia de producción (mucho) más cautelosa, que se ha visto asestada por varios contratiempos que van desde el cargo de 1.200 millones de euros en el programa de transporte militar A400 y la reciente multa por importe de 3.600 millones de euros por soborno y corrupción. Aparte, la paralización de la producción del 737 Max ha actuado como un notable detractor para los proveedores aeroespaciales británicos ya que la mayoría de ellos fabrican fuselajes y componentes de alta tecnología para el Boeing 737 Max. En términos más generales, son dos los factores clave que se ciernen sobre la industria aeroespacial: la demanda de viajes a escala mundial, plagada por el brote de coronavirus, que está a punto de devastar el turismo a nivel internacional y, por ende, el transporte aéreo de pasajeros, y las posteriores tensiones políticas desencadenadas por el auge de los movimientos populistas y contrarios a la globalización, que ya se han visto perturbados por atentados terroristas.

Igual que en el caso de las aeronaves, los dilatados plazos entre la realización de los pedidos y la entrega de los productos finales hacen que la construcción naval y la fabricación de material rodante sean menos cíclicas que muchas otras, con unos costes de desarrollo muy elevados que actúan como una barrera significativa para los nuevos participantes. Los subsectores del transporte marítimo y de las plataformas marinas siguen enfrentándose a tiempos muy duros, a causa del exceso de capacidad y los bajos precios del petróleo, respectivamente, lo que ha provocado la reestructuración de varias empresas de construcción naval de alto nivel. La demanda de material rodante ferroviario es más dinámica, pero la competencia entre los principales actores mundiales sigue siendo intensa. A más largo plazo, hay que tener en cuenta el aumento de la proporción de hogares para los que el transporte aéreo, marítimo y ferroviario resulta asequible y la actual capacidad de los estados para modernizar sus propias infraestructuras de transporte.





Fabricantes aeronáuticos: Capacidad para construir nuevos modelos -y conseguir su aprobación- con un consumo reducido de combustible para aviación.

Construcción naval: Los pedidos de embarcaciones para cruceros siguen una tendencia a la baja; es probable que haya más buques portacontenedores inactivos.

Equipos ferroviarios: Cabe esperar que a corto plazo aumente la escasez de fondos públicos en instalaciones de infraestructura.

País	Función	Riesgo sectorial
China	N.º 1 del mercado por ingresos	C Riesgo sensible
Estados Unidos	N.º 2 del mercado por ingresos	C Riesgo sensible
Alemania	N.º 3 del mercado por ingresos	B Riesgo medio

Ver toda la información online de Euler Hermes Economic Research
www.eulerhermes.com/economic-research

Economic Research Team
Analista de riesgo país:
Marc Livinec

Última revisión marzo 2021
Contacto:
marketing@solunion.com

ECONOMIC REPORT
solunion
by Euler Hermes Economic Research

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD
Estas valoraciones están, en todo caso, sujetas a la siguiente cláusula de exención de responsabilidad. Euler Hermes SA, una compañía de Allianz, es la responsable de la publicación de este material, que se ofrece únicamente a efectos informativos y no debería considerarse equivalente a ningún tipo de asesoramiento específico. Los destinatarios deberían realizar su propia evaluación inde-pendiente de esta información y no debería emprenderse ninguna acción basándose únicamente en la misma. Este material no debería ser reproducido ni divulgado sin nuestro consentimiento. No está destinado a su distribución en ninguna jurisdicción en la que estuviera prohibido. Si bien se cree que esta información es fiable, no ha sido independientemente verificada por Euler Hermes y Euler Hermes no emite ninguna declaración ni garantía (tanto expresa como implícita) de ningún tipo, con respecto a la exactitud o integridad de dicha información ni acepta ningún tipo de responsabilidad por cualesquiera pérdidas o daños derivados de algún modo de cualquier uso de esta información o confianza depositada en la misma. Salvo que se indique lo contrario, cual-quier opinión, previsión o estimación se efectúa únicamente por el Departamento de Economía de Euler Hermes en esta fecha y puede ser objeto de modificación sin previo aviso. Euler Hermes SA está autorizada y regulada por la Autoridad de los Mercados Financieros de Francia.

© Copyright 2017 Euler Hermes. Reservados todos los derechos.