



# **OBSERVATORIO AUTOMOCIÓN**

1Q2022

---

Mayo de 2022



# OBSERVATORIO AUTOMOCIÓN

## Volumen X.

### Índice

<b>Perspectiva global</b> .....	<b>4</b>
1.1. Overview .....	5
1.2. Vehículos Ligeros .....	6
1.2.1. Ventas .....	6
1.2.2. Producción .....	7
<b>Insights de tendencias</b> .....	<b>11</b>
2.1. Cadena de suministro: de la crisis global de semiconductores, a la de guerra en Ucrania, al colapso portuario en Shanghái .....	12
<b>Panorama por regiones</b> .....	<b>17</b>
3.1. Europa .....	18
3.1.1. Alemania .....	21
3.1.2. Francia .....	23
3.1.3. España .....	24
3.1.4. Reino Unido .....	26
3.1.5. Italia .....	28
3.1.6. Rusia .....	30
3.1.7. República Checa .....	34
3.1.8. Turquía .....	37
3.2. América .....	39
3.2.1. EE.UU. ....	41
3.2.2. México .....	44
3.2.3. Brasil .....	46
3.3. Asia .....	49
3.3.1. China .....	51
3.3.2. Japón .....	55
3.3.3. India .....	57
3.3.4. Corea del Sur .....	59
<b>Movimientos estratégicos de principales OEMs y Tier1</b> .....	<b>62</b>
4.1. OEMs europeos .....	65
4.1.1. Stellantis .....	65
4.1.2. Volkswagen .....	66
4.1.3. Renault .....	67
4.1.4. Mercedes-Benz .....	68

4.1.5.	BMW .....	69
4.1.6.	JLR .....	70
4.1.7.	Volvo .....	71
4.2.	OEMs americanos.....	72
4.2.1.	General Motors .....	72
4.2.2.	Ford .....	73
4.3.	OEMs asiáticos.....	75
4.3.1.	Toyota .....	75
4.3.2.	Nissan .....	76
4.3.3.	Honda .....	77
4.3.4.	Hyundai Kia .....	78
4.3.5.	Dongfeng.....	79
4.4.	Tier 1 europeos.....	82
4.4.1.	BOSCH .....	82
4.4.2.	Continental.....	82
4.4.3.	ZF.....	83
4.4.4.	FORVIA Faurecia.....	83
4.4.5.	Valeo .....	84
4.4.	Tier 1 americanos .....	85
4.5.1.	Lear Corporation .....	85
4.5.2.	Magna .....	85
4.5.3.	Tenneco.....	86
4.5.4.	AAM.....	86
4.5.5.	Borgwarner.....	86
4.5.	Tier 1 asiáticos .....	88
4.6.1.	Denso .....	88
4.6.2.	Hyundai Mobis .....	88
4.6.3.	Aisin.....	89
4.6.4.	Yanfeng.....	89
4.6.5.	Marelli .....	90



**Perspectiva global**



## 1. PERSPECTIVA GLOBAL

### 1.1. Overview

Ventas y  
Producción  
de Vehículos  
Ligeros

La demanda continúa con una tendencia muy por debajo de los niveles previos a la pandemia y las previsiones revisadas en marzo reflejan **nuevos impactos negativos** debido a la **guerra entre Rusia y Ucrania**, la lenta recuperación en los **suministros de semiconductores** y los **altos precios de las materias primas** que provocarán presión sobre la asequibilidad y los niveles de demanda. Las **ventas globales del 1ºT de 2022** reflejan esta tendencia a la baja con **19,61 M de unidades**, resultando en una disminución del 5,4% respecto al mismo trimestre del año anterior.

Dada la incertidumbre adicional que rodea a algunas materias primas importantes utilizadas en la producción de semiconductores, parece que varias **plantas de semiconductores** se verán obligadas a **funcionar de forma intermitente a velocidades subóptimas** entre el 3ºT de 2022 y el 2ºT de 2023, lo que a su vez **impactará en los niveles de producción mundial** de vehículos ligeros. Los niveles de producción más bajos empeoran el **delicado equilibrio entre la oferta y la demanda** y prolongarán la recuperación de los niveles de ventas de automóviles.

Respecto a la **producción**, se han fabricado un total de **19,64 M de unidades durante el 1ºT**, lo que supone una **disminución del 4,95% con respecto** a lo producido en mismo periodo del año anterior.

Panorama  
por regiones

Por geografías, **Europa es la más afectada**. De los 2,6 M rebajados en los pronósticos de producción para 2022, **1,72 M corresponden solo a la producción europea** (-0,8 M en Rusia y -1 M en el resto de Europa debido a las disrupciones de suministro). Tras Europa, **la siguiente región más afectada** por los ajustes es **América del Norte**. Las perspectivas para la producción de vehículos ligeros se han reducido en 480.000 y 549.000 unidades para 2022 y 2023, respectivamente. No obstante, los **riesgos a la baja siguen en aumento**. Según los últimos acontecimientos, la **estrategia de cero Covid decretada por el Gobierno chino** a raíz de la ola de contagios provocada por la variante Ómicron, ha provocado el **colapso del puerto de Shanghái**, el mayor de mercancías del mundo.

Movimientos  
estratégicos  
OEMs / Tier1

La situación de los **OEMs a nivel global** está caracterizada, por un lado, por las **inversiones y establecimiento de acuerdos entre las distintas empresas** para el desarrollo de la **electrificación**, los **servicios conectados** y la **conducción autónoma**, y por otro, por las **dificultades** a la hora de llevar a cabo sus respectivas actividades industriales (escasez de elementos para la producción, contracción de la demanda...).

En cuanto a los **Tier1**, su **situación es similar** a la descrita en el caso de los **OEMs con numerosos movimientos empresariales identificados** entre los proveedores de automoción y empresas tecnológicas y especializadas (acuerdos de cooperación, creación de empresas conjuntas...). **Destaca la adquisición de HELLA por parte de Faurecia** el 31 de enero de 2022 y presentación de **FORVIA**, la **marca paraguas** del grupo recientemente fusionado. No obstante, Faurecia y HELLA seguirán operando como dos empresas legales independientes y los productos se seguirán comercializando y distribuyendo bajo sus marcas actuales.



## 1.2. Vehículos Ligeros

### 1.2.1. Ventas

A nivel global, **la demanda continúa con una tendencia muy por debajo de los niveles previos a la pandemia** y los **precios de los automóviles aumentarán** más rápido de lo esperado, o al menos no retrocederán como se esperaba tras la normalización de la crisis de semiconductores.

Con estas consideraciones, las **perspectivas de ventas para 2022** se han **rebajado a 81,5 millones de unidades**, casi 1,0 millón menos que en el pronóstico de febrero, suponiendo un incremento en ventas de 1,6% respecto al año 2021. Aun así los **riesgos a la baja** siguen siendo enormes, sumando a las dificultades anteriores los recientes **bloques** relacionados con la pandemia en **China**.

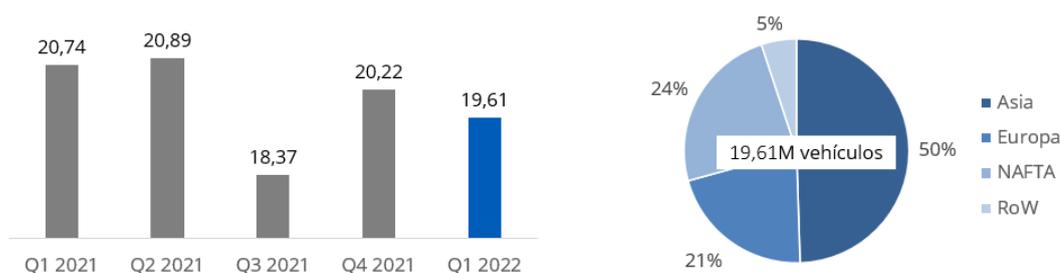
Ventas	2020	2021 (YoY)	2022e (YoY)	2023e (YoY)	2025e
M de ud	77,20	80,22 (+3,91%)	81,49 (+1,58%)	87,93 (+7,91%)	94,45

Tabla 1. Evolución anual de las ventas de vehículos ligeros a nivel mundial (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Sales Forecast, March 2022)

Ventas	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022 (QoQ)
M de ud	20,74	20,89	18,37	20,24	19,61 (-5,43%)

Tabla 2. Ventas trimestrales de vehículos ligeros a nivel mundial (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Sales Forecast, March 2022)

### Ventas de vehículos ligeros por trimestre y por región



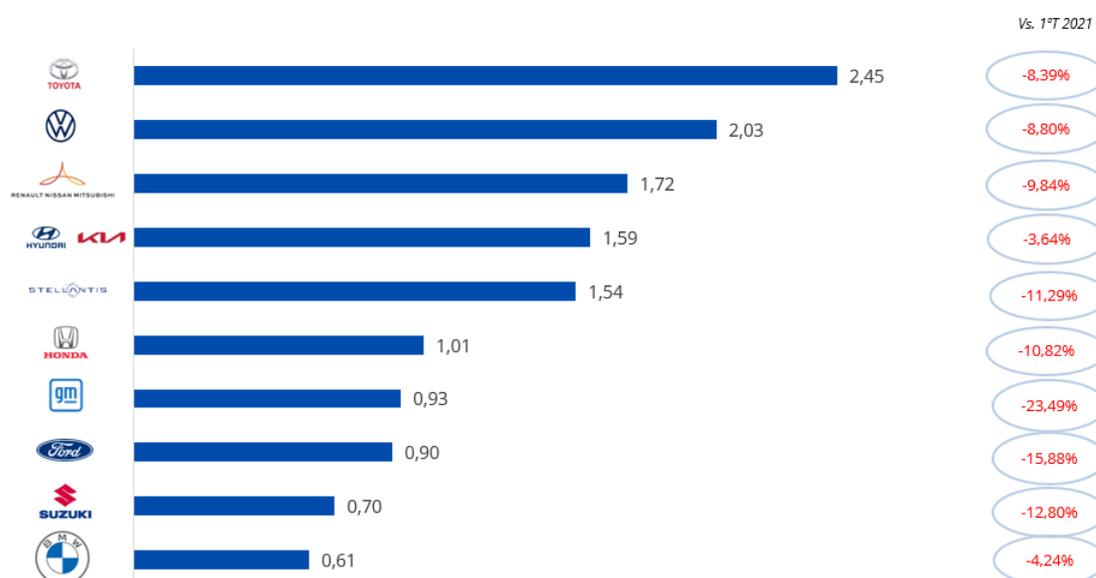
Gráfica 1. Evolución de las ventas trimestrales (en millones de uds.) de vehículos ligeros a nivel mundial y por región (fuente elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Sales Forecast, March 2022)

Las **ventas del primer trimestre de 2022** reflejan la tendencia a la baja con **19,6 millones de unidades**, resultando en una disminución del 5,4% respecto al mismo trimestre del año anterior. Por regiones, **Asia ha sido donde más vehículos se han vendido durante 2021 (50%)**, seguida de **Norteamérica, un 24%**, y **Europa, un 21%**.

Por OEMs, **Toyota con 2,5 millones es el fabricante con un mayor número de unidades vendidas, seguido de Volkswagen con 2 millones y la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi con 1,7 millones. Cabe destacar que todos los OEM considerados en el análisis han sufrido caídas** en sus ventas totales con respecto al primer trimestre de 2021, **del orden de magnitud del -10%**. Los que han acusado caídas por encima de la media **General Motors (-23,5%), Ford (-15,9%) y Stellantis (-11,3%)**.



## Ventas de vehículos ligeros (millones de unidades) por OEM en el 1ºT 2022



Gráfica 2. Ventas de vehículos ligeros por OEM a nivel mundial en el 1º trimestre 2022 (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Sales Forecast, March 2022)

### 1.2.2. Producción

Los pronósticos de producción se han ajustado a la baja en respuesta a la guerra en Ucrania y los problemas actuales en el suministro de semiconductores.

La crisis de Ucrania se ha sentido en paradas directas de producción y recortes en Rusia o Ucrania y otros problemas que han agravado la cadena de suministro ya estresada. Además, a medio plazo tendrá consecuencias en la destrucción de la demanda.

Respecto a la interrupción causada por la escasez de semiconductores, aunque no se han visto shocks tan grandes como los vistos en 2021, la mejora en las condiciones generales de suministro no está surgiendo tan rápido como se esperaba y los niveles de interrupción que se pueden atribuir a la escasez de semiconductores se han mantenido en alrededor de 90.000 unidades por semana durante los primeros tres meses del año.

La perspectiva para 2022 se ha reducido en alrededor de 2,6 millones de unidades, situándose la producción global en **81,56 millones de unidades**, un crecimiento de 5,6% respecto a 2021. No obstante, los crecientes efectos de los bloqueos en China amenazan con impactar la producción a la baja. La situación se ha deteriorado a medida que los confinamientos se han extendido para cubrir todo Shanghai y la región de Guangdong, además de Jilin, que se vio afectada a principios de año.

Prod	2020	2021 (YoY)	2022e (YoY)	2023e (YoY)	2025e
M de ud	74,60	77,20 (+3,49%)	81,56 (+5,64%)	88,46 (+8,46%)	95,45

Tabla 3. Evolución de la producción de vehículos ligeros a nivel mundial (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Production Forecast, March 2022)



En el **primer trimestre** se han fabricado un total de **19,6 millones de unidades**, lo que supone una **disminución del 4,95% con respecto** a lo producido en mismo periodo del año anterior.

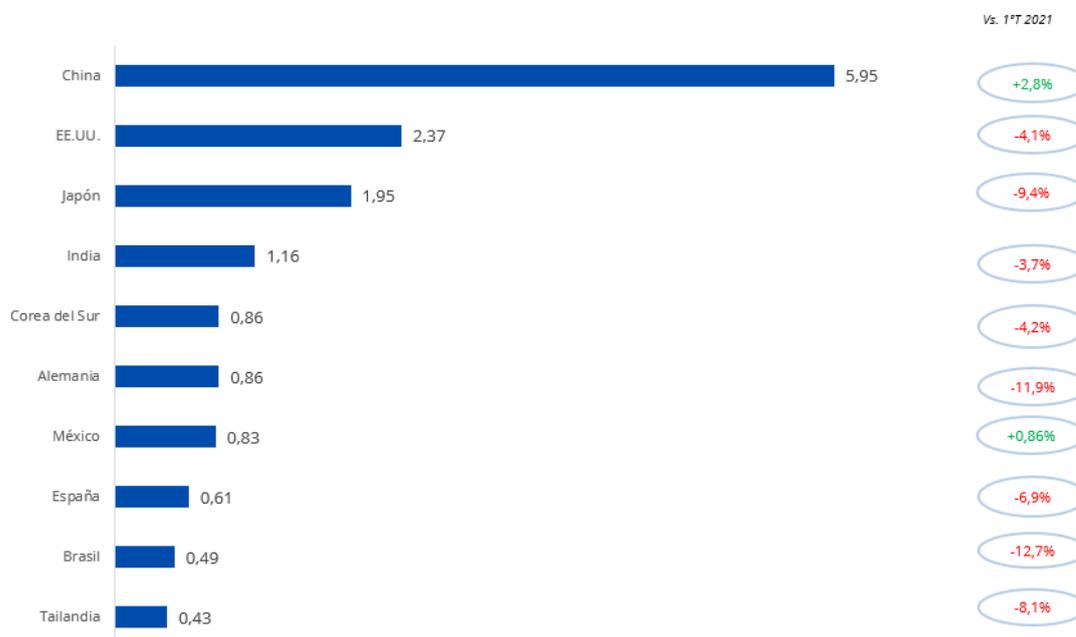
Por regiones, **Europa ha sido la más afectada (-14,3%)**. Mientras que países como **China y México**, han conseguido mantener unos niveles de producción superiores en comparación con el primer trimestre de 2021, un +2,8% y +0,86% respectivamente.

Prod (M)	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022 (QoQ)	2022e	2023e	2025e
<b>Europa</b>	<b>4,74</b>	<b>4,14</b>	<b>2,98</b>	<b>4,02</b>	<b>4,07</b> <b>(-14,3%)</b>	<b>16,99</b>	<b>18,63</b>	<b>19,28</b>
Alemania	0,97	0,84	0,62	0,81	0,86 <b>(-11,9%)</b>	3,97	4,88	5,39
España	0,66	0,54	0,38	0,49	0,61 <b>(-6,93%)</b>	2,47	2,60	2,44
Francia	0,43	0,36	0,24	0,32	0,35 <b>(-18,7%)</b>	1,53	1,66	2,06
Resto	2,69	2,41	1,74	2,40	2,25 <b>(-16,2%)</b>	9,02	9,50	9,39
<b>América</b>	<b>4,29</b>	<b>3,82</b>	<b>3,55</b>	<b>4,00</b>	<b>4,12</b> <b>(-4%)</b>	<b>17,68</b>	<b>19,89</b>	<b>20,96</b>
EE.UU.	2,47	2,15	2,04	2,25	2,37 <b>(-4,07%)</b>	10,04	11,43	11,86
México	0,82	0,78	0,69	0,75	0,83 <b>(+0,86%)</b>	3,39	3,75	4,17
Resto	1,00	0,89	0,82	1,00	0,92 <b>(-7,84%)</b>	4,25	4,72	4,93
<b>Asia</b>	<b>11,09</b>	<b>10,29</b>	<b>9,60</b>	<b>12,62</b>	<b>10,90</b> <b>(-1,67%)</b>	<b>44,66</b>	<b>47,63</b>	<b>52,68</b>
China	5,78	5,73	5,45	7,62	5,95 <b>(+2,80%)</b>	24,78	26,92	30,21
Japón	2,15	1,86	1,55	1,90	1,95 <b>(-9,35%)</b>	7,87	8,26	8,39
India	1,20	0,89	1,01	1,05	1,16 <b>(-3,74%)</b>	4,44	4,52	5,14
Resto	1,95	1,81	1,59	2,06	1,85 <b>(-5,18%)</b>	7,57	7,92	8,94
<b>RoW</b>	<b>0,54</b>	<b>0,49</b>	<b>0,49</b>	<b>0,53</b>	<b>0,56</b> <b>(+2,25%)</b>	<b>2,22</b>	<b>2,30</b>	<b>2,53</b>
<b>Total</b>	<b>20,66</b>	<b>18,75</b>	<b>16,62</b>	<b>21,17</b>	<b>19,64</b> <b>(-4,95%)</b>	<b>81,56</b>	<b>88,46</b>	<b>95,45</b>

Tabla 4. Evolución de la producción de vehículos ligeros por región y país (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Production Forecast, March 2022)



## Producción de vehículos ligeros (millones de unidades) por país en el 1ºT 2022



Gráfica 3. Producción de vehículos ligeros por país en el 1º trimestre 2022 (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Production Forecast, March 2022)

Por fabricantes, a nivel global Toyota se ha mantenido en cabeza en términos de unidades fabricadas (2,54 M), siendo Dongfeng el único que ha crecido (+5,3%), y Mercedes-Benz y Honda los que han conseguido mantenerse prácticamente estables (-0,83% y -1,06% respectivamente). Destaca negativamente Jaguar Land Rover, que ha producido un -24,3% menos que en los mismos tres meses del año anterior.

Por su parte, Volkswagen y Renault Nissan Mitsubishi se mantienen en segunda y tercera posiciones, a pesar de sufrir variaciones interanuales de -14,7% y -10,9% durante el primer trimestre. Mientras, Stellantis ha adelantado su posición en el ranking, pasando al 4º lugar, superando este trimestre a Hyundai-Kia que queda en 5º posición.

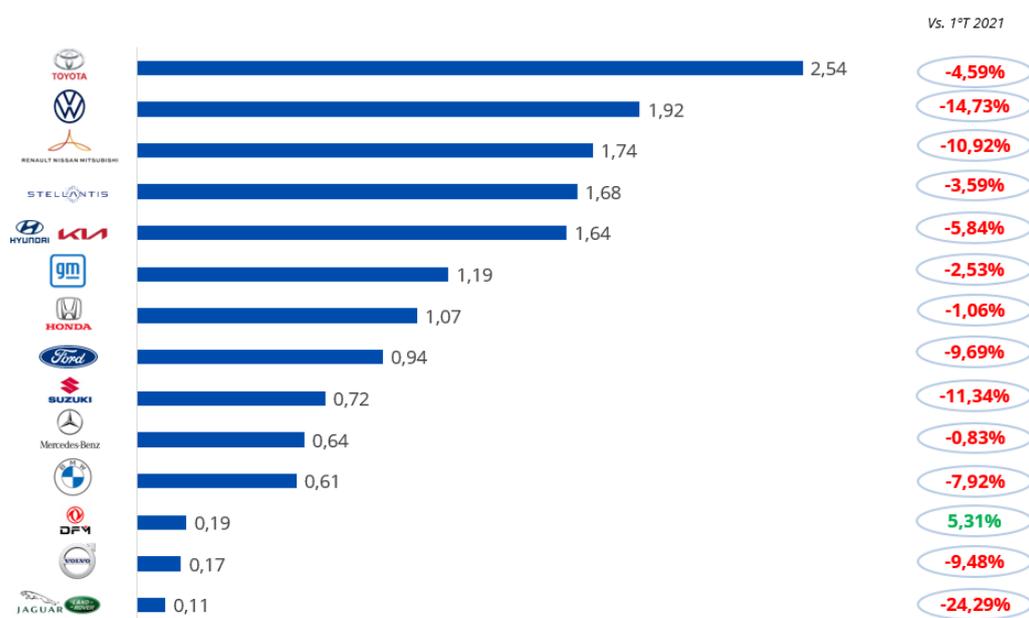
Prod (M)	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022 (QoQ)	2022e	2023e	2025e
Toyota	2,67	2,62	2,11	2,66	2,54 (-4,59%)	10,69	11,49	12,22
VW	2,25	2,13	1,53	2,14	1,92 (-14,7%)	8,31	9,46	10,27
Renault Nissan Mitsubishi	1,95	1,66	1,46	1,83	1,74 (-10,9%)	7,15	7,50	7,98
Stellantis	1,74	1,49	1,24	1,60	1,68 (-3,59%)	6,87	7,32	7,93
Hyundai Kia	1,74	1,70	1,50	1,69	1,64 (-5,84%)	6,71	6,85	7,34



Prod (M)	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021	Q1 2022 (QoQ)	2022e	2023e	2025e
GM	1,21	1,01	0,88	1,14	1,18 (-2,53%)	4,99	5,55	5,77
Honda	1,08	1,04	0,90	1,07	1,07 (-1,06%)	4,32	4,76	5,25
Ford	1,04	0,68	0,95	0,97	0,94 (-9,69%)	4,04	4,57	4,64
Suzuki	0,82	0,64	0,62	0,75	0,72 (-11,3%)	2,76	2,87	3,06
Mercedes-Benz	0,64	0,60	0,49	0,62	0,64 (-0,83%)	2,61	2,80	3,03
BMW	0,66	0,61	0,53	0,65	0,61 (-7,92%)	2,44	2,66	2,86
Dongfeng	0,18	0,19	0,17	0,23	0,19 (+5,31%)	0,79	0,87	0,97
Volvo	0,19	0,17	0,11	0,17	0,17 (-9,48%)	0,71	0,82	0,84
JLR	0,14	0,09	0,06	0,08	0,11 (-24,3%)	0,46	0,49	0,43

Tabla 5. Evolución de la producción de vehículos ligeros por OEM en millones de unidades (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Production Forecast, March 2022)

### Producción de vehículos ligeros (millones de unidades) por OEM en el 1ºT 2022



Gráfica 4. Producción de vehículos ligeros por país en el 1º trimestre 2022 (fuente: elaboración propia, S&P Global, Global Light Vehicles Production Forecast, March 2022)