El Maipo



“Ya nos quemamos”: El recelo de los proveedores hacia Boeing complica su recuperación tras la huelga

Posted on Diciembre 13, 2024

Un mes después del final de una huelga de siete semanas en las fábricas de Boeing en Estados Unidos, el ritmo de aumento de la producción sigue siendo lento, constata el medio ‘Reuters’. Esto se debe principalmente a la resistencia de los pequeños proveedores ante la incertidumbre sobre el futuro de la empresa y sus productos, aclara.

La reanudación del trabajo tras la huelga “no supuso un alivio inmediato” para la compañía. Según los analistas entrevistados por el medio, muchos proveedores todavía están intentando recuperarse de la huelga, lo que crea una inseguridad adicional en una cadena de suministro ya muy frágil.

En particular, algunos pequeños proveedores que recortaron puestos de trabajo u horas durante el paro se muestran reticentes a volver a contratar personal. Como especifica la agencia, 6 de cada 10 proveedores entrevistados no tienen previsto reincorporar trabajadores hasta 2025, en parte porque no saben si Boeing tendrá que volver a cambiar sus planes de producción.

"*La confianza de los proveedores en el rendimiento de Boeing está en mínimos históricos (...) Los socios ya se han quemado invirtiendo por tasas (de producción) que no llegaron*", afirma el especialista en la cadena de suministro de la consultora aeroespacial AeroDynamic Advisory, Glenn McDonald.

De acuerdo con una fuente del sector citada por el portal, los ejecutivos de Boeing han comentado en privado que esperan producir entre 15 y 20 aviones 737 MAX —el avión más vendido de esa compañía— en diciembre, siendo "improbable" que se alcance un objetivo superior. En comparación, el fabricante de aviones indicó en octubre que antes de la huelga se preparaba para alcanzar el objetivo de 38 aviones de este modelo al mes para finales de 2024.

En este contexto, el medio cita a McDonald y a otra fuente del sector para apuntar que, incluso si se reanuda la producción, el escepticismo de los proveedores con respecto a Boeing y su calificación crediticia "podría impedir la inversión necesaria" para cumplir los planes de la compañía de producir las 38 unidades indicadas o más en 2025.

Tal y como explicó el experto, las dificultades de Boeing implican que se tardará más tiempo en devolver la producción del 737 MAX a los niveles anteriores a la huelga que tras el cierre de 2008, cuando el fabricante de aviones volvió a un ritmo mensual de 31 aeronaves en unos 25 días.

Dicho esto, la agencia señala que esta recuperación más larga está siendo especialmente grave entre los proveedores más pequeños, cientos de los cuales operan en el estado de Washington—, ya que están menos dispuestos a invertir que sus homólogos más grandes.

Por ejemplo, Hobart Machined Products, una pequeña empresa familiar que anodiza y pinta algunas piezas de aviones, se quejó al medio de los retrasos en las entregas y de la escasez de personal tras los despidos debidos a la huelga, lo que provocó que una pieza que "antes se procesaba en un día ahora tarde una semana".

"*Lo único que podemos hacer es producir según el calendario disponible. Quizá acelerar la fabricación de piezas y pagar un poco más para que lleguen a tiempo a nuestros clientes (...) Hasta que no vea una estabilidad real, no voy a contratar a nadie*", asegura la gerente de la empresa, Rosemary Brester.

Por lo tanto, concluye la agencia, estabilizar la producción del 737 MAX es "clave" tanto para la propia empresa como para la "salud financiera" de la cadena de suministro de la aeronave, que tiene 4.200 pedidos pendientes de las aerolíneas y de la que se esperaba que "generara un crecimiento de los ingresos durante muchos años".

El Maipo/Sputnik