

Selling rides, not cars. Self-driving cars will require new business models. Carmakers, tech companies and ride-hailing firms are all fighting for a piece of the action

Enviado por Carlos Medina en Lun, 05/14/2018 - 19:46

Cita:

The Economist [2018], "Selling rides, not cars. Self-driving cars will require new business models. Carmakers, tech companies and ride-hailing firms are all fighting for a piece of the action", *The Economist*, London, 3 de marzo, <https://www.economist.com/news/special-report/21737422-carmakers-tech-co...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Marzo 3, 2018

Revista descriptores:

Estudios de caso: actividades - empresas [2]

Formas de la competencia entre grandes empresas [3]

Fronteras del capital [4]

Tema:

La transición hacia vehículos autónomos

Idea principal:

Los carros que se manejan completamente solos no estarán en venta al público hasta dentro de dos décadas probablemente, si no que serán vendidos a los operadores de robot-taxi, por dos razones.

En primer lugar, los sensores LIDAR (que ayudan al funcionamiento autónomo de los coches) aún siguen siendo muy costosos, más que el propio vehículo, pero para los robot-taxis esto no sería un problema ya que los vehículos estarán operando casi todo el tiempo generando ingresos, mientras que vehículos privados solo se usan aproximadamente 5% del día.

En segundo lugar, los vehículos autónomos trabajan con mayor seguridad y se les da mayor confianza si su rango geográfico está delimitado a lugares que han sido mapeados a detalle, como los centros de las ciudades.

El incremento en la compra de robot-taxis a precios cada vez más baratos podría hacer que los jóvenes de las ciudades abandonen la idea de ser dueños de su propio carro. Es por esto que los fabricantes de autos están empezando a realizar sus propios programas de vehículos autónomos, ya que este cambio ofrece a los fabricantes de automóviles una gran oportunidad de negocio, y esto conllevaría a varios cambios en el mercado y en la industria. El mercado de autos tiene un valor de 2 billones de dólares anuales a nivel global, mientras que el mercado de

transporte personal vale aproximadamente 10 billones de dólares, según el banco Morgan Stanley, y muchos fabricantes de automóviles ya han empezado a transitar hacia este mercado, algunos de ellos ofreciendo sus propios servicios móviles y otros fungiendo como administradores de lotes de robot-taxis; pero esto también los expone a nuevos competidores en las áreas de tecnología y redes de viajes.

Los modelos de precios para los usuarios cambiarán también, Uber está ya probando planes de precios mensuales al estilo de las telecomunicaciones en algunas ciudades; el plan incluye un cierto número de viajes o millas por un precio fijo, así como un plan de celular.

Una gran pregunta del efecto de los automóviles autónomos es el número de carros vendidos a nivel mundial por año, el cual actualmente se encuentra en 80 millones. El banco UBS menciona que el nivel global de automóviles se reducirá a la mitad para el año 2030, pero si los robot-taxis están en uso 50% del tiempo en vez de 5% se tendrán que reemplazar más seguido, dice Johann Jungwirth, jefe de la oficina digital en Volkswagen. Así que, a menos que la vida de los vehículos aumente de manera importante, el número de vehículos nuevos aumentará cada año, lo que significa que aún dentro de un mundo de robot-taxis, los fabricantes de carros podrían hacer grandes negocios.

No solo los fabricantes de automóviles podrían cambiar, sino que el uso de autos de conducción autónoma también podría afectar a los establecimientos de reparación de automóviles o a los fabricantes de partes, asumiendo que los vehículos autónomos reducirán el número de accidentes de auto. También esta disminución de accidentes tendrá consecuencias para las aseguradoras, junto con la caída en las ventas de autos privados. Además, el sector laboral se verá impactado, con grandes cambios de conductores pasándose a supervisores o haciendo reparaciones vía remota.

Es claro que los automóviles autónomos causarán un dramático cambio en la industria de carros y sus adyacentes en las próximas décadas, pero las consecuencias no pararán ahí, ya que tendrán efectos culturales y sociales también, obviamente con mayor impacto en las ciudades.

Datos cruciales:

En la gráfica de la página 4 se muestra el pronóstico del banco UBS de que el número de carros privados a nivel mundial llegará a su máximo aproximadamente en el año 2027 con cerca de 1.2 mil millones de autos, para así disminuir de manera drástica en los próximos años hasta llegar a 0.5 mil millones a partir de 2030. La razón de esto es el aumento en el número de robot-taxis, iniciando a partir del 2025, y teniendo su su gran auge en el 2030, para así acercarse para el año 2050 a los 0.2 mil millones de autos a nivel mundial.

El mercado de autos tiene un valor de 2 billones de dólares anuales a nivel global, mientras que el mercado de transporte personal vale aproximadamente 10 billones de dólares, según el banco Morgan Stanley.

Una gran pregunta del efecto de los automóviles autónomos es el número de carros vendidos a nivel mundial por año, el cual actualmente se encuentra en 80 millones. El banco UBS menciona que el nivel global de automóviles se reducirá a la mitad para el año 2030, pero si los robot-taxis están en uso el 50% del tiempo en vez del 5% se tendrán que reemplazar más

seguido.

Nexo con el tema que estudiamos:

El crecimiento de la tecnología hacia áreas como el transporte ayuda da ventaja a las grandes empresas de la industria a sacar ventaja en la transición hacia este nuevo tipo de carros, con lo cual pueden generar mayores ganancias y un distanciamiento sobre otros competidores de tamaño mediano y pequeño.

Además, este nuevo tipo de automóviles que son autónomos conllevaría nuevos niveles de desempleo los cuales muy pocos serían absorbidos para monitoreo y reparación, haciendo que disminuya el salario y sea más grande la brecha entre ricos y pobres.

Otra ficha en el LET sobre el mismo tema:

[Reinventing wheels. Autonomous vehicles are just around the corner.](#) [5]

Source URL (modified on 30 Mayo 2018 - 12:37pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/1751>

Links

[1] <https://www.economist.com/news/special-report/21737422-carmakers-tech-companies-and-ride-hailing-firms-are-all-fighting-piece>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>

[4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/18>

[5] <http://let.iiec.unam.mx/node/1763>